4/17 Nur € 4,90

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2017
66. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *S 160 von Roco*
- *95 von Arnold*
- *Traxx 3 von Arnold*
- *G 1700 von Hobbytrain*

Werkstatt:
- *Sächsischer Bänkelwagen*
- *Tunnelportal im Eigenbau*

Spurensuche an der Küste

Eisenbahntradition in Rostock

Die gelbe Flotte der DB AG

Rundumerneuert



60 Jahre VT 11.5

Ikone der DB

ROCO-LINE



Roco

Abb. zeigt Auswahl aus unserem ROCO-LINE-Sortiment

Lange ersehnt - jetzt wieder da!

Roco legt das beliebte und sehr oft nachgefragte ROCO-LINE-Gleissystem mit Bettung wieder auf. Das durchdachte Gleis mit 2,1 mm Schienenprofil bringt das Schotterbett schon mit. Egal, ob eine schnell aufgebaute Strecke im heimischen Kinderzimmer oder quer durch die Wohnung, mit dem ROCO-LINE-Bettungsgleis fahren Sie immer sicher. Das mühsame Einschottern der Gleise auf der Modellbahnanlage entfällt dank der authentischen Gleisbettung. Aufgrund der klaren Geometrie werden nur wenige Gleiselemente für den Aufbau benötigt. Der eigenen Phantasie sind dank flexibler Gleise kaum Grenzen gesetzt.

Weitere Informationen bei Ihrem Fachhändler, auf unserer Homepage sowie in unserem Neuheitenkatalog



www.roco.cc

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.





Titel: VT11.5 von Märklin in H0
Foto: Frank Zarges







FICHTELBERGBAHN

Winter-Foto-Dampf

Der Fotozug erreicht in der Blauen Stunde den tief verschneiten Bahnhof des Örtchens Cranzahl.

☐ Verschiedene Fotozüge verkehrten am 9. und 10. Februar 2017 auf der Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal. An Schnee mangelte es an beiden Tagen nicht. Die Sächsische Dampfbahn Gesellschaft mbH (SDG) hatte für den Zug eigens das zweite Gleis in Kretscham-Rothensehma für Zugkreuzungen sowie ein weiteres Gleis in Cranzahl für Rangierarbeiten vom Schnee befreien lassen. Auch der Weg zum Rollwagen in Hammerunterwiesenthal musste geräumt werden. Die Temperaturen waren an beiden Tagen im Dauerfrostbereich und sorgten für reichlich Dampf. Leider ließ die dichte Wolkendecke keine Sonnenstrahlen durch und am Freitag gesellte sich noch Nebel hinzu. Am Donnerstag beförderte 99 1785 einen GmP, bestehend aus einem Altbau-Pack-, drei Reko-Personen- und einem Rollwagen. Der Rollwagen Rf4 war diesmal mit einem Selbstentladewagen der Gattung Fcs beladen. Die Fcs-Wagen wurden zu DR-Zeiten im Regelverkehr zur Kohlebeförderung auf dieser Strecke eingesetzt. Der Zug startete in Oberwiesenthal und fuhr nach Cranzahl. Dort wurden die Personenwagen abgehängt. Die Pendelfahrt mit dem Rf4 und Packwagen führte von Cranzahl nach Niederschlag und zurück. Nachdem der Zug erneut Cranzahl erreicht hatte, wurden die Wasser- und Kohlevorräte der Lok ergänzt. Die Bergfahrt nach Oberwiesenthal erfolgte am Nachmittag wieder als GmP in gleicher Wagenreihung wie in der Früh die Talfahrt. Am späten Nachmittag begann dann die Abend-/Nachtfahrt. Der Zug dampfte von Oberwiesenthal nach Cranzahl, wo die Nachtaufnahmen begannen. Dank ausreichender externer Beleuchtung konnten der Zug und Teile der Bahnanlagen ins rechte Licht gerückt werden. Bei der Tour nach Oberwiesenthal wurde an den Haltestellen Neudorf, Vierenstraße, Kretscham-Rothensehma und Hammerunterwiesenthal gehalten und es konnten Nachtaufnahmen angefertigt werden. Den Abschluss bildete ein Fotohalt auf dem beleuchteten Hüttenbachviadukt. Der zweite Fotozugtag begann wieder in Oberwiesenthal. Der erste Zug war ein reiner Güterzug und bestand aus dem Pack- und zwei Schmalspurgüterwagen der Gattung HHw und einem OOw, beladen mit Holzstämmen und Kohle. In Cranzahl angekommen, wurden wie tags zuvor nur der Rollwagen und der Packwagen zur Pendelfahrt genommen. Diese führte von Cranzahl nach Neudorf und retour. Vor der letzten Fahrt, ein weiteres Mal von Cranzahl nach Oberwiesenthal, wurden die Lokvorräte ergänzt und der Güterzug zusammengestellt. So endeten zwei abwechslungsreiche Tage auf der CW-Linie.



FOTOS: FRANK MÖCKEL

Mit einem Roll- und einem Packwagen pendelte 99 1785 zwischen Niederschlag und Cranzahl.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

Am 15. Februar 2017 ist ein ET 420 als S 1 bei Wattenscheid-Sevinghausen unterwegs. Die alten Triebzüge sind noch immer unverzichtbar.

NRW

ET 420-Revival

☐ Da sich die Brandschutz-Sanierung bei der Baureihe 422 noch eine Weile hinziehen wird und die Züge deshalb derzeit keine längeren Tunnelstrecken befahren dürfen, setzt die Deutsche Bahn AG seit Montag, dem 13. Februar, ein neues Ersatzkonzept um. Auf der S-Bahn-Linie 1 verkehren die Fahrzeuge der Reihe 422 zwischen Solingen und Bochum Hbf. Zwischen Essen-Steele-Ost und Dortmund, wo es im Bereich der Dortmunder Uni längere Tunnelabschnitte gibt, verkehren nun die Ersatzzüge, bei denen neben lokbespannten x-Wagen-Zügen (BR 143 und 111) seit dem 13. Februar auch Doppel-Einheiten der BR 420 zum Einsatz kommen. Nachdem die 420 zuletzt auf der S-Bahn-Linie 9 (Haltern – Wuppertal) vor einigen Jahren von neuen 422 abgelöst wurden, ist dies nun ein erneutes Revival der Baureihe 420 im Ruhrgebiet.



FOTO: AXEL MEHNERT

■ *Die Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) erhält Zuwachs. Jüngster Neuzugang im Triebfahrzeugpark und gleichzeitig erste Lokomotive der Baureihe 155 ist 155 007, die sich am 15. Februar 2017 in Dessau bei Sonnenschein zeigte.*

ZEITMANGEL


Stefan Alkofer

Das vergangene Wochenende verging mal wieder wie im Flug: Einkaufen, Kochen, um die Kinder kümmern. Jetzt kündigt sich endlich der Frühling an, aber mit ihm erwacht auch der Garten aus dem Winterschlaf und ruft nach Pflege. Und schon sitze ich am Montagmorgen wieder an meinem Schreibtisch.

Viel Zeit für eigene Bedürfnisse bleibt da nicht, geschweige denn für größere Modellbahnprojekte. Angesichts meines aktuellen Freizeit-Budgets gelänge mir die Fertigstellung einer Modellbahnanlage wohl nicht vor dem Sankt-Nimmerleinstag.

Ich setze mir deshalb kleine Ziele!

Weil es vielen Modellbahnern ähnlich geht, starten wir in diesem Heft unsere neue Rubrik „An meinem Küchentisch“, quasi ein Synonym für überschaubare aber durchaus anspruchsvolle Bastelarbeiten. Mit ein wenig Geschick, jedoch ohne abgeschlossene Handwerksausbildung, sollen sie in einem begrenzten Zeitraum zu schönen Erfolgen führen.

Der „Küchentisch“, der selbstverständlich auch der Schreibtisch im Arbeitszimmer oder gar der Couchtisch vor dem Fernseher sein könnte, löst das beliebte „Güterwagen-ABC“ ab, welches das Ende des Alphabets erreichte.

Ich möchte Sie herzlich einladen, an unserem Küchentisch Platz zu nehmen und wir würden uns sehr freuen, wenn Sie uns für diese neue Rubrik auch Ihre Vorschläge zusenden.



218 387 mit herrlicher, ozeanblau-beigefarbener Wagen-Garnitur bei ihrer Teilnahme am Viaduktfest des Jahres 2012 auf der Willinger Talbrücke.

DB REGIO/KURHESSENBAHN

218 387 wieder im Dienst

□ Die altrot lackierte 218 387 der Kurhesenbahn (KHB) ist wieder im Einsatz. Wie auch die ozeanblau-beigene Schwesterlok der Westfrankenbahn 218 460 wird die KHB-Maschine derzeit als Spur- und Schneepfluglokomotive genutzt. 218 387 wurde am 9. Februar 2017 aus dem AW Bremen zurück nach Kassel überführt. In Bremen hatte die Diesellok eine Hauptuntersuchung erhalten. Die Rückkehr nach Kassel verzögerte sich aufgrund von Lieferschwierigkeiten bei den Achslagern. Bis zum Ende dieses Winters bleibt 218 387 als Spurlok am Standort Kassel oder Korbach. Anschließend steht sie für Sonderverkehre der KHB oder als Mietlok zur Verfügung. Ein interessanter Einsatz könnte im August anlässlich des Willinger Viaduktfestes zum 100. Brückengeburtstag erfolgen. Damit feiert dieses Jahr neben der Müngstener eine weitere bedeutende Brücke in Deutschland ein Jubiläum. Der Willinger Viadukt ist eine 294 Meter lange Talbrücke. Er wurde nach dreijähriger Bauzeit 1917 für den Verkehr auf der Strecke Brilon-Wald – Korbach freigegeben.

ZWISCHENHALT

■ **225 802 wurde** an die EGP verkauft. Damit ist die Vorserien-218 002 nun im Bestand der Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH. Nach eigenen Angaben erweiterte die EGP damit ihren Fuhrpark um eine weitere Option.

■ **Alle sieben** beim Stillstandsmanagement in Hamm stehenden Loks der Baureihe 181 wurden am 15. Februar 2017 einer Lauffähigkeitsüberprüfung unterzogen. Es handelte sich um 181 207, 209, 210, 214 (Mosel), 219, 220 und 223. Diese Maschinen wurden mit den Loks 115 205 und 346 zu einem Zugverband zusammengestellt und zum Verschrotten nach Opladen zur Firma Bender überführt.

■ **Die tschechische ČD** schreibt zehn Lokomotiven für die Strecke Prag – Hamburg aus. Der Einsatz soll ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 beginnen. Als Kenndaten wurden V_{max} 200 km/h und 5000 kW Leistung angegeben. Zulassungen sind für die Länder der Visegradgruppe, Österreich und Deutschland gefordert.

■ **DB Cargo will 400 Triebfahrzeugführer-Stellen abbauen:** Wie die GDL auf ihrer Website meldete, soll das Abbauprogramm bis 2018 insgesamt 950 Stellen umfassen. Betroffen sein sollen Lokomotivführer, Disponenten und Planer. 350 Stellen sollen bereits 2017 gestrichen werden und möglicherweise nochmals 600 Stellen bis Jahresende 2018. Wie DB Cargo das mit einem Überstundenüberhang des Bestandspersonals von über 12 000 Stunden im Jahr 2016 schaffen will, erscheint unklar.

BAUREIHE 247.9 VON SIEMENS

Vier Lokomotiven für DB Cargo

☐ Die DB AG mietete vier Lokomotiven der Baureihe 247.9 (Vectron DE) an. Es handelt sich um 247 902, 903, 904 und 906. Das Herz der vierachsigen, 83 Tonnen schweren 247 ist ein 16-Zylinder-MTU-Motor mit einer Leistung von 2400 kW. Das DE in der Typbezeichnung weist auf den dieselelektrischen Antrieb hin. Am Dieselmotor ist ein Traktionsgenerator angeflanscht, der den Strom für die vier Fahrmotoren erzeugt. Derzeit werden die Personalschulungen durchgeführt. Der Unterhalt der Maschinen wird durch die Firma Siemens und die DB Cargo-Werkstatt Halle G gewährleistet. Der Planeinsatz soll dann zwischen Buna-Werke und Blankenburg/Harz stattfinden, weiterhin zwischen Großkorbetha und Küchwald sowie von Engelsdorf nach Zeitz. Die 247.9 sind außerdem vorgesehen für Kohlentransporte von Profen nach Dessau, von Magdeburg-Rothensee nach Seelze, Baalberge und Köthen. Geplant ist eine Entlastung der bisher genutzten Baureihen 232/233 und 265.



FOTO: SASCHA DUWE

Am 13. Februar 2017 bespannte 247 903 den mit knapp über 1000 Tonnen recht gut ausgelasteten EK 53329 von Engelsdorf nach Zeitz.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Abendruhe für 247 904 und 906 in Leipzig-Engelsdorf. Der Planeinsatz wird zeigen, wie sich diese neue Baureihe im harten Alltag bewährt.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.

☐ Ein Press-Sonderzug fuhr am 4. Februar 2017 von Leipzig über Riesa nach Bad Schandau und anschließend über Chemnitz und Zwickau wieder zurück. Zum Einsatz kam der „Holzroller" 242 001. Bei der Rückfahrt passiert der Zug (DPE 20863) in Chemnitz gerade das so genannte Befehlsstellwerk 3. Dort befindet sich auch das „Technikmuseum Seilablaufanlage", wo man regelmäßig die lokomotivlose Zerlegung eines Güterzuges erleben kann. Wenige hundert Meter entfernt ist eines der hierzulande bekanntesten Eisenbahnmuseen zu finden. Wie heißt der Chemnitzer Stadtteil, der so viel Eisenbahngeschichte bieten kann?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Wiesentatalbahn". Gewonnen haben: Meiling, Eckerhard, 06869 Coswig; Leichsenring, Friedhelm, 08112 Wilkau-Haßlach; Tittel, Ingolf, 01156 Dresden; Meyer, A., 06766 Wolfen; Nagel, D., 58579 Schalksmühle; Kratzsch, Gernot, 04451 Borsdorf; Scheibelberger, Walter, A-2261 Angern an der March; Lämmle, Rainer, 91056 Erlangen; Hart, Johannes, 83734 Hausham; Dittrich; Karl-Heinz, 09322 Penig; Claus, Chris Jan, 06128 Halle; Bulke, Ralf, 53859 Niederkassel; Müller, André, 09123 Chemnitz; Bruhn, Christian, 22307 Hamburg; Sack, Lothar, 06366 Köthen; Wirth, Wolfgang, 36433 Bad Salzungen; Pospiech, Hans-Dieter, 55291 Saulheim; Uhde, Frank, 63628 Bad Soden-Salmünster; Schüler, Michael, 98527 Suhl; Spieler, Bernd, 24145 Kiel.



FOTO: JÖRG MÜLLER



FOTO: TOBIAS RÜTHER

■ *Die Rhein-Cargo-(RHC)-185 589 trägt seit kurzem Werbung für das diesjährige Reformationsjubiläum. Auf dem Bild passiert sie mit ihrem Kohlezug die Felswand bei Ennepetal (Gevelsberg) in Richtung Wuppertal.*

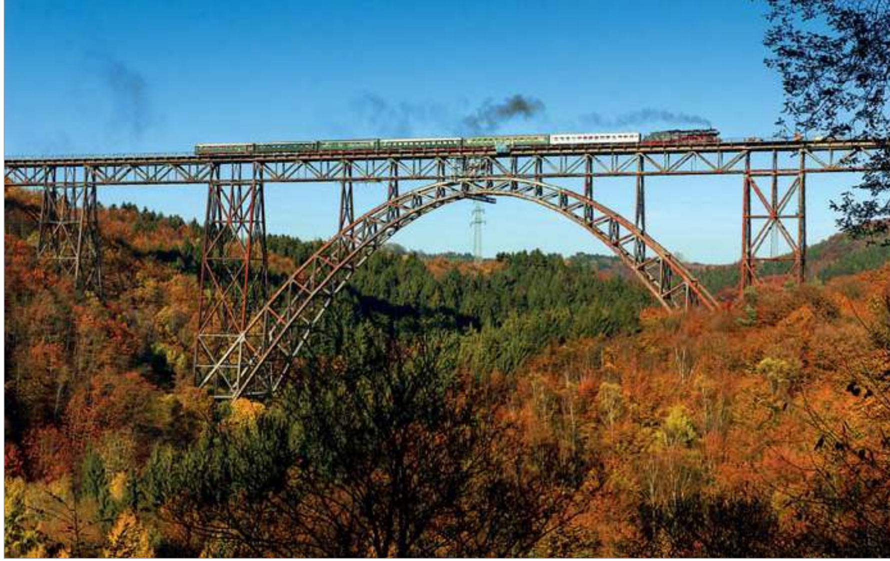


FOTO: MICHAEL HUBRICH

Die Müngstener Brücke, 465 Meter lang und 107 Meter hoch, hieß von 1897 bis 1918 „Kaiser-Wilhelm-Brücke". Sie wurde innerhalb von drei Jahren aus rund 5000 Tonnen Material erbaut.

MÜNGSTENER BRÜCKE

Belastbar

☐ Die DB Netz AG hat für Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke die Gewichts- und Achslastbeschränkung angehoben. Es gelten ab sofort als Obergrenze: 201 Tonnen Gesamtlast sowie 18,1 Tonnen Achslast. Die Remscheid und Solingen im Bergischen Land verbindende Müngstener Brücke war längere Zeit nicht mehr für Achslasten über 13,7 Tonnen und ein Gesamtgewicht von 98,64 Tonnen zugelassen. So konnten nur Triebwagen die Brücke passieren, wenn diese nicht zu Sanierungsarbeiten vollständig gesperrt war. Dies führte seit 2010 dazu, dass Solingen das traditionelle Brückenfest ohne Eisenbahnsonderfahrten, insbesondere ohne historische Dampfzüge bestreiten musste. Nun hat, passend zum 120. Geburtstag des Bauwerks im Jahr 2017, die Statikprüfung der DB Netz AG ergeben, dass die bisher erfolgten Arbeiten eine Anhebung der zulässigen Achslast und des Gesamtgewichts erlauben – zwei Jahre früher als geplant. Die Sanierung dieser Brücke, die das Tal der Wupper überspannt, ist noch nicht abgeschlossen, sondern eine fortdauernde Maßnahme, die DB Netz jährlich zirka 400 000 Euro kostet. Die grundlegenden Sanierungsarbeiten sollen aber abgeschlossen sein und rund 30 Millionen Euro gekostet haben. Damit sind in diesem Jahr am letzten Oktoberwochenende zum Brückenfest wohl wieder historische Sonderzüge und Dampfloks zu erwarten. Infos: www.die-muengstener-bruecke.de



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

■ *Es hat einige Zeit gedauert, aber nun haben 140 772 und 789, zwei Vertreter der Bundesbahn-Baureihe 140, die seit einiger Zeit zum Fahrzeugpark des Erfurter Bahnservice (EBS) gehören, den letzten Schliff erhalten. Dieses Bild entstand am 19. Februar 2017 am Naumburger EBS-Abstellgleis.*

FOTO: DIEGO STATECZNY

■ Im Januar und Februar verkehrte wieder der Dampf-Regional-Express „Rodelblitz“. Diese von der Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen in Zusammenarbeit mit der IGE Werrabahn e. V. und der DB Regio Südost organisierten Fahrten erfreuen sich alljährlich großer Beliebtheit. Dieses Jahr wurden seit langem wieder zwei Touren angeboten. So war am 28./29. Januar 2017 der „Rodelblitz I“ zwischen Erfurt und Meiningen unterwegs. An den Wochenenden 4./5. und 11./12. Februar fuhr der „Rodelblitz II“ auf seiner bekannten Strecke Eisenach – Schmalkalden – Oberhof – Arnstadt.

HESSEN

Heftiger Aufprall

□ Eine ICE-T-Garnitur sollte von Frankfurt am Main Hbf in das Werk Griesheim einrücken. Dabei überfuhr der Zug am frühen Morgen des 17. Februar 2017 um 1.39 Uhr einen Prellbock im S-Bahnhof Griesheim, wodurch der Triebkopf 411 554 fast vollständig auf den Hochbahnsteig katapultiert wurde. Dank der nächtlichen Uhrzeit befanden sich keine Reisenden auf dem Bahnsteig, so dass lediglich der Lokführer einen Schock erlitt. Jedoch wurden der ICE und die Bahnanlagen erheblich beschädigt. Es wird von einem Sachschaden in Millionenhöhe ausgegangen. Der S-Bahn-Verkehr war länger unterbrochen oder wurde umgeleitet. Erst am Morgen des 18. Februar konnte der fahrplanmäßige Verkehr wieder aufgenommen werden.



Erst am späten Nachmittag des 17. Februar konnte der verunfallte Triebkopf mit Hilfe der beiden Kranhilfszüge aus Fulda in einer aufwendigen Bergungsaktion eingegleist werden.

FOTOS: STEPHAN KARKOWSKI



Deutlich zu erkennen sind die erheblichen Verwüstungen auf dem Bahnsteig des Bahnhofs Frankfurt-Griesheim.

HARZ

Heimkehr

□ Unlängst rollte die Dampflokomotive 99 7222 der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) vom Straßentieflader über die Verladerampe an der Fahrzeugwerkstatt wieder auf heimische Gleise. Die 86 Jahre alte Veteranin war in den zurückliegenden Monaten einer gründlichen Reparatur sowie Untersuchung im thüringischen Dampflokwerk Meiningen (DLW) unterzogen worden. 99 7222 der HSB gehört zu den ältesten einsatzfähigen Dampflokomotiven Deutschlands. Gebaut wurde die Lok mit dem bulligen Erscheinungsbild im Jahr 1931 bei der Berliner Firma Schwartzkopff als 99 222 im Auftrag der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Sie gelangte im Sommer 1966 als letztes Exemplar ihrer Art in den Harz. Obwohl die ersten Einsätze hier erst im April 1967 erfolgten, stand die über 700 PS starke Maschine bereits zu Beginn der 1950er-Jahre technisch wie äußerlich Pate für die Entwicklung der 17 von 1954 bis 1956 gebauten „Brockenloks". Dies brachte ihr den auch heute noch von den Harzer Eisenbahnern verwendeten liebevollen Spitznamen „Mama" ein. Im August vergangenen Jahres war nach langer Einsatzzeit ein schwerer Schaden an einem tragenden Teil des originalen Fahrzeugrahmens der Lok festgestellt worden. Bereits Anfang September folgte die Überführung nach Meiningen. Aufgrund des umfangreichen Reparaturausmaßes und der Tatsache, dass die Maschine bereits zerlegt war, ließ die HSB aus wirtschaftlichen Gründen auch gleich eine HU im DLW durchführen.



FOTO: JÜRGEN STEIMECKE

Frisch untersucht und lackiert steht 99 222, von den Harzer Eisenbahnern auch „Mama" genannt, für die kommenden Jahre nun wieder zur Verfügung.


FOTO: HENDRIK BLOEM

■ ***Eine Sonderfahrt führte die Nördlinger 41 1150 an den Bodensee. Lokführer Christian Bomhard hat bereits den legendären Bodenseedamm erreicht und wird seinen Zug, die Alpen fest im Blick, in Kürze in Lindau zum Halten bringen. Für die 41 war es die erste Fernfahrt nach einer aufwendigen Reparatur aufgrund eines Risses an der Zylinderbefestigung der rechten Kreuzkopfgleitbahn, zugleich leider auch eine der letzten, hat die Lok doch in diesem Jahr Fristablauf.***



FOTO: CHRISTIAN SPILLER

Im Rahmen einer viertägigen Fotozugveranstaltung der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) in der Slowakei und Tschechien mit 477.013 und 556.036 fuhr erstere, auch „Papagei" (Papoušek) genannt, mit den letzten Sonnenstrahlen in den Bahnhof Stratená ein. Beachtenswert: das noch erhaltene Gleiswaagehäuschen mit dem passenden altösterreichischen Signal.

ZEITREISE

Keine Rauchschwaden mehr in der Lessing-Stadt



FOTOS: RAINER HEINRICH

Die Traditionslokomotive 50 849 führte am 21. Juni 1981 für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) einen Sonderzug durch Kamenz. Nach der Tunneldurchfahrt öffnete der Lokführer den Regler, so dass die Altbau-50 mit einem mächtigen Dampfpilz in Richtung Arnsdorf beschleunigte.



Heute prägen Desiro-Tw der Baureihe 642 den Eisenbahnverkehr auf der Strecke Kamenz – Arnsdorf (– Dresden). Sie tragen die Lackierung der Städtebahn Sachsen GmbH. Selbst wenn diese Dieseltriebwagen maximal beschleunigen, bleibt das Kamenzer Tunnelportal im Normalfall stets sichtbar.

Gotthold Ephraim Lessing, berühmtester Sohn der Stadt Kamenz und einer der bedeutendsten Dichter der deutschen Aufklärung, erlebte es nicht mehr, dass die einst zum Oberlausitzer Sechsstädtebund gehörende sächsische Stadt beim Bau der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn unberücksichtigt blieb. Lessing (1729 – 1781) lebte rund 100 Jahre zu früh. 1868/69 begann auf Staatskosten bei Radeberg der Bau einer 25 Kilometer langen Eisenbahnstrecke nach Arnsdorf, welche die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) am 30. September 1871 eröffneten, nachdem ein Anschluss an die Hauptstrecke mit privatem Kapital zuvor gescheitert war. Da man jedoch eine Fortführung der Strecke von Kamenz in Richtung Norden bis nach Preußen beschlossen hatte, entstand der Bahnhof Kamenz nordwestlich des Stadtzentrums. An der Trasse nach Süden errichteten die K.Sächs.Sts.E.B. unmittelbar hinter der Bahnhofsausfahrt einen 178 Meter langen Tunnel. Anschließend sollte die Trasse in einem Einschnitt aus der Stadt herausführen. Die damals verwirklichte Tunnelausfahrt und der markante Einschnitt stellen für Eisenbahnfreunde seit Jahrzehnten ein beliebtes Fotomotiv dar.

Die Spezialisten



Haben Sie Ihre Modellbahn schön stabil als monolithischen Block gebaut, der nie mehr durch die Tür passt? Ehrlich gesagt: So baut man heute nicht mehr! Denn es kann immer mal sein, dass ein Umzug oder eine andere Nutzung des Raumes auf Sie zukommt. Manche Modellbahn wird andererseits aus Platzgründen im Regal aufgestellt. Für diese kleinen und großen Schaubühnen sollte man sich in jedem Fall die Option offenhalten, die Anlage auch mal auf Ausstellungen präsentieren zu können.

Wir haben daher buchstäblich hinter die Kulissen geschaut und jede Menge pfiffige Ideen zusammengetragen, wie man das Drumherum einer mobilen Modellbahn gestalten kann. Ob im Regal oder auf eigenen Füßen, ob mit vorhandener Beleuchtung oder eigens konstruierter Lichtblende, ob in reduziertem Umfang zuhause oder im Vollausbau in der großen Ausstellungshalle – mobile Anlagen haben für den Betreiber nur Vorteile! MIBA-Spezial 112 bietet dazu zahlreiche pfiffige Tipps zu Unterbau, Beleuchtung, Transport und vielem mehr.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 120 11217 | € 12,–

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 102
Allerlei Anlagen
Best.-Nr. 120 10214



MIBA-Spezial 103
Noch mehr Tipps + Tricks
Best.-Nr. 120 10315



MIBA-Spezial 104
Anschlussgleise Gleisanschlüsse
Best.-Nr. 120 10415



MIBA-Spezial 105
Details am Gleis ... und anderswo
Best.-Nr. 120 10515



MIBA-Spezial 106
Planung mit Ahnung
Best.-Nr. 120 10615



MIBA-Spezial 107
Patina mit Perfektion
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108
Schnittstelle Schiene – Straße
Best.-Nr. 120 10816



MIBA-Spezial 109
Arkaden, Viadukte und Portale
Best.-Nr. 120 10916

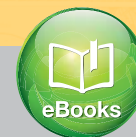


MIBA-Spezial 110
Kleine Welt – meisterlich geplant
Best.-Nr. 120 11016



MIBA-Spezial 111
Gelungene Gleise
Best.-Nr. 120 11117

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,–





Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr. 12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr. 12089112-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.





www.vgbahn.de

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



VT 11.5 – eine Zug-Legende mit wechselvoller Geschichte

Er wurde für den TEE-Verkehr gebaut, unterstützte das junge Intercity-System, fuhr Urlauber zu den schönsten Reisezielen und stellte nach der Wiedervereinigung die erste deutsch-deutsche Schnellverbindung her. Ein Rückblick auf das Schienen-Leben einer Wirtschaftswunder-Stilikone.

Helfried Schiestl war nicht nur begeisterter VT 11.5-Lokführer, er ist nach wie vor auch passionierter Eisenbahn-Fotograf. Im heimatlichen Allgäu gelang ihm im Sommer 1985 diese herrliche Aufnahme eines Alpen-See-Express bei Kurzberg am Niedersonthofener See. Der Zug fährt von Oberstdorf nach Dortmund zurück.

Eine bewegte Karriere



FOTO: HELFRIED SCHIESTL

„Das waren schon überwältigend schöne und sehr eindrucksvolle Züge, auch für das Zugpersonal", erzählt Helfried Schiestl, ein altgedienter DB-Lokführer, der den früheren TEE-Triebzug der Baureihe VT 11.5 noch selbst steuern durfte. Das war in jenen Jahren, als diese Züge bereits zu rollenden Legenden des Schienenstrangs geworden waren und als „Alpen-See-Express" vielen Urlaubsreisenden die schönsten Ecken der südlichen Bundesländer zeigten. Die Einsätze im beliebten Touristiksegment der Bundesbahn waren schon die dritte Karriere der früheren Luxus-Vehikel aus den glanzvollen Wirtschaftswunderjahren.

Doch der Reihe nach: Mitte der 1950er-Jahre beschlossen acht europäische Bahngesellschaften, ein hochwertiges Schnellzugnetz mit zahlreichen internationalen Verbindungen unter einem gemeinsamen Markennamen einzuführen. Dies war die Geburtsstunde des „Trans-Europ-Express", kurz TEE. Die Bahngesellschaften einigten sich schnell darauf, dass für den TEE-Verkehr nur neuestes Material in Form von Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen sollte. Die Deutsche Bundesbahn (DB) benötigte nun ein für diesen Verkehr geeignetes Fahrzeug. Nach Ansicht der DB ließen sich die von der TEE-Kommission festgelegten Anforderungen an diese Züge nur mit einer kompletten Neuentwicklung erfüllen. Die Zeit drängte, denn schon am 15. Juli 1957 sollte der TEE-Verkehr aufgenommen werden. Eine Herausforderung für Bundesbahn und Bahnindustrie.

Die Bundesbahn braucht einen TEE-Triebzug

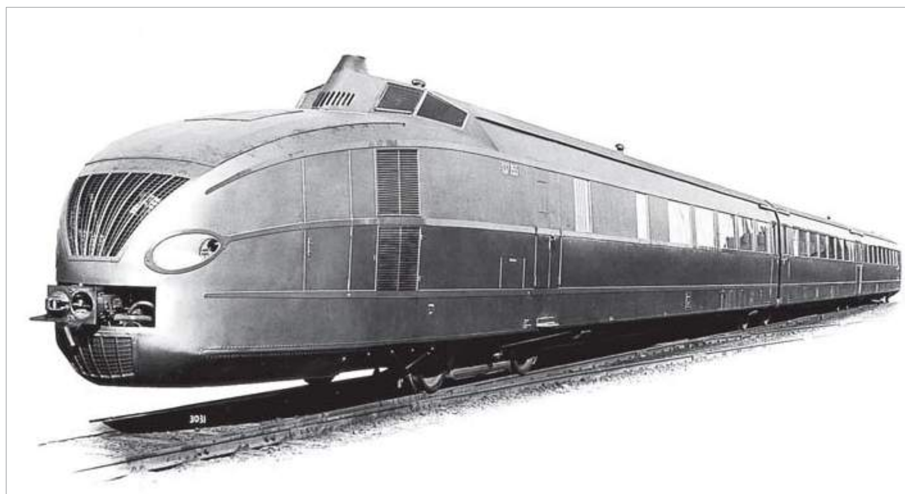


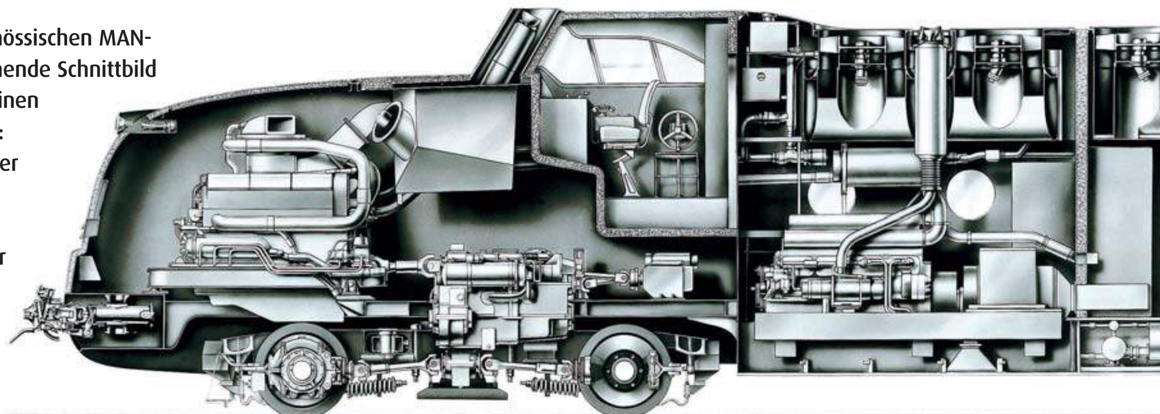
FOTO: ARCHIV EISENBAHN-JOURNAL

Bereits 1938 ersann Franz Kruckenberg das Grundkonzept eines mehrteiligen Dieseltriebzuges und wandte es am VT 137 155 der Deutschen Reichsbahn an. Dieser war der Urahn des VT 11.5.



FOTO: ARCHIV EISENBAHN-JOURNAL

Im Frühjahr 1957 läuft die Fertigung der VT 11.5-Triebköpfe in den Nürnberger Werkshallen der MAN auf Hochtouren. Für das aus Stahlprofilen bestehende Grundgerüst des selbsttragenden Fahrzeuges kommt moderne Schweißtechnik zum Einsatz. Die Außenhaut aus Leichtmetall wird anschließend aufgenietet.



SKIZZE: ARCHIV EISENBAHN-JOURNAL

Das aus einem zeitgenössischen MAN-Werbeprospekt stammende Schnittbild zeigt gut den allgemeinen Aufbau des Triebkopfs: Der Fahrmotor sitzt über dem Drehgestell und treibt dieses per Strömungsgetriebe an. Der Hilfsdiesel hinter dem Führerstand dient nur der Energieversorgung des Wagenzuges.

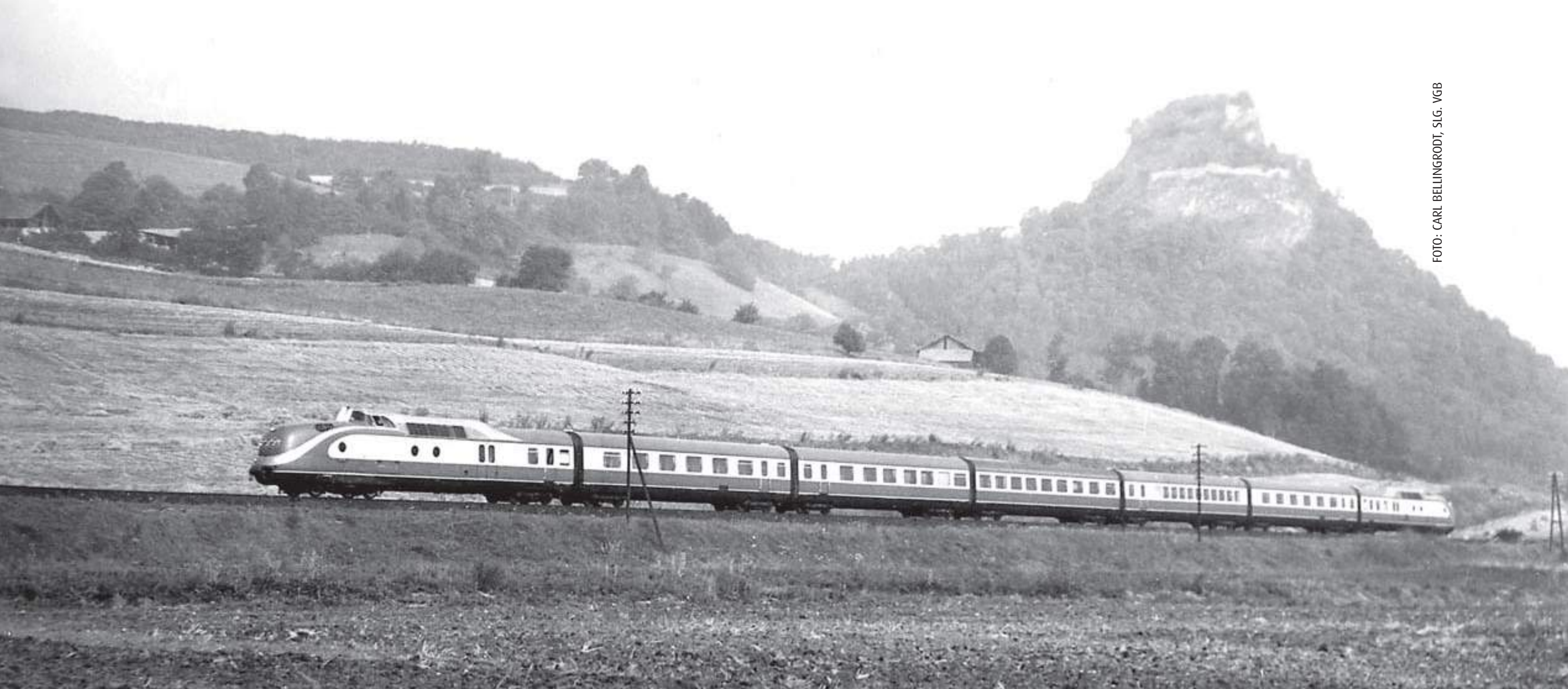


FOTO: CARL BELLINGRODT, SLG. VGB

1958 wurde diese neue siebenteilige VT 11.5-Garnitur am Hohenkrähen bei Singen abgelichtet, wohin ihn seine Abnahme-Probefahrt führte.

Doch in einer Zeit, als die Wirtschaft einen Aufschwung wie nie zuvor erlebte und die Menschen positiv in die Zukunft sahen, schien nichts unmöglich. Die Firmen MAN, Linke-Hoffmann-Busch und Wegmann entwarfen zusammen mit dem Bundesbahn-Zentralamt in Minden folgerichtig einen Zug, der in puncto Eleganz und Komfort alles bislang Dagewesene in den Schatten stellte. Schon die Linienführung des vom renommierten Industriedesigner Klaus Flesche entworfenen Äußeren war ganz dem Stil der Nierentisch- und Heckflossen-Epoche verpflichtet. Barocke Rundungen, die das neue Selbstbewusstsein der DB trefflich verkörperten.

Die üppigen Formen waren aber nicht nur optisch ansprechend, sie bewirkten zudem einen relativ geringen Luftwiderstand. Der VT 11.5 sollte immerhin mit bis zu 140 km/h durch die Lande sausen und dazu noch Reserven nach oben bieten.

Bewährte Technik in neuer Konzeption

Auch die Antriebsleistung musste hierfür ausreichen. Dies sah die DB durch den Einsatz je eines 1100 PS leistenden Zwölfzylinder-Dieselmotors vom Typ Maybach MD 650 pro Triebkopf garantiert. In Verbindung mit hydraulischer Kraftübertragung (Getriebe der Bauarten LT 306 von Voith und K104 US/W von Maybach) wurde eine Bauweise angewandt, mit der bereits bei Fahrzeugen wie dem VT 08.5 oder der V 200 gute Erfahrungen gemacht worden waren. Angetrieben wurde nur das vordere Drehgestell eines jeden Triebkopfs. Der VT 11.5 hatte einen hohen Energiebedarf: Beleuchtung, Klimaanlage, Küche und Barwagen mussten mit Strom versorgt werden. Dazu diente der in den Triebköpfen hinter dem Führerstand eingebaute Hilfsdiesel. An diesem war ein Drehstromgenerator angeflanscht, denn der VT 11.5 verfügte über ein seinerzeit völlig neuartiges Bordnetz von 220 Volt/50 Hz.



FOTO: ARCHIV EISENBAHN-JOURNAL

„Hochzeit" für einen VT 11.5-Triebkopf: Der Fahrmotor Maybach MD 650 wird eingebaut.



FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Blick in ein Großraumabteil des TEE-Zuges kurz nach der Auslieferung: Die gediegene, bequeme Inneneinrichtung macht einen hochwertigen Eindruck.



FOTO: ARCHIV EISENBAHN-JOURNAL

Die Ankunft des TEE 31 „Rhein-Main", der von Frankfurt am Main nach Amsterdam verkehrte, wird am 21. Juni 1962 bereits vom niederländischen Zugpersonal im Grenzbahnhof Emmerich erwartet.



FOTO: ARCHIV EISENBAHN-JOURNAL

Gute Aussichten für den Lokführer: Am Schaltschrank links erkennt man, dass es sich um einen Gasturbinen-Triebkopf handelt.



FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Viel Gepäck galt es in den VT 11.5 zu laden, der als Sonderzug am 14. Juni 1958 den Hauptbahnhof von Hannover erreicht hatte.

Sämtliche Bestandteile des TEE-Triebzuges waren in selbsttragender Leichtbauweise ausgeführt: Wie bei den Schienenbussen der Baureihen VT 95 und VT 98 wurde auf einen Kasten aus Stahlprofilen eine Verkleidung aus Aluminiumblechen aufgenietet. So konnte eine Achslast von lediglich 17,5 Tonnen eingehalten werden.

Die Mittelwagen des VT 11.5 waren drei Meter breit, dafür aber nur 17,4 Meter lang. Diese ungewöhnlichen Proportionen wurden für ein Mehr an Platz im Inneren gewählt. Die Laufdrehgestelle entsprachen der Bauart München-Kassel, waren schraubengefedert und besaßen hydraulische Stoßdämpfer für eine perfekte Laufruhe. Die Grundkomposition eines TEE-Zuges bestand aus sieben Mittelwagen. Insgesamt wurden 19 Triebköpfe und 48 Mittelwagen an die Bundesbahn geliefert.

Das Wirtschaftswunder auf Schienen

Dem Reisenden präsentierte sich der VT 11.5 als rollender Aufschwung auf Schienen: Es gab ausschließlich die 1. Klasse, man konnte zwischen gemütlichem Abteil und verschwenderisch dimensioniertem Großraum wählen, im Speisewagen stilvoll dinieren oder im Barwagen einen gepflegten Drink zu sich nehmen.

Beste Bedingungen also, um dem neuen TEE-Zugsystem zum Erfolg zu verhelfen. Die in Dortmund Betriebsbahnhof, Frankfurt-Griesheim und Hamburg-Altona stationierten Triebzüge übernahmen sofort nach ihrer Auslieferung die TEE-Läufe „Saphir", „Diamant", „Helvetia", „Parsifal", „Mediolanum", „Rhein – Main" und „Paris – Ruhr". Da sich die Indienststellung der VT 11.5 zum Start des TEE-Netzes etwas verzögert hatte, sprangen VT 08.5 ein. Im ersten Jahr wurden manche Umläufe auch gemeinsam gefahren, denn beide Triebzüge ließen sich per Vielfachsteuerung verbinden.

Bis zum Frühjahr 1965 änderte sich an den hochwertigen Einsätzen des VT 11.5 nichts. Dann aber ging alles ganz schnell: Die DB erhob ihre neuesten F-Züge „Rheinpfeil" und „Rheingold" in den Rang eines TEE. Das waren klassische Einzelwagen-Schnellzüge, gezogen von Elektroloks der Baureihe E 10 und der E 03, dem neuesten Schnellverkehrs-Star der Bundesbahn. Eine Entwicklung, die Schule machte.



Nicht nur zum 125-jährigen Bahnjubiläum 1960, auch auf vielen weiteren Werbeplakaten war der VT 11.5 in seinen jungen Jahren präsent. Er war das Renommierobjekt der Bundesbahn.



FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Im Speisewagen des TEE 78 „Helvetia" sind Koch und Küchenhilfe am 15. Juni 1958 fleißig mit der Menü-Zubereitung beschäftigt.



FOTO: WILLI MAROTZ, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

1960: Für die Ausstellung „Straße und Schiene" auf dem Gruga-Gelände in Essen wird der TEE per Culemeyer-Straßenroller transportiert.

Für den gerade einmal ein Jahrzehnt alten 601, wie man den VT 11.5 seit 1968 computergerecht bezeichnete, keine guten Zukunftsaussichten. Und das, obwohl die Höchstgeschwindigkeit nun sogar auf stolze 160 km/h angehoben wurde. Was sollte man mit einem schnellen Zug, der nur Reisen erster Klasse bietet, anfangen?

Die Lösung kam 1971: Die Bundesbahn führte ein neues Schnellzugnetz nach einem Zwei-Stunden-Taktfahrplan ein, den Intercity. Wie die TEE-Züge sollte auch der neue „IC" nur eine Wagenklasse, nämlich die erste, führen. Beste Voraussetzungen für die zweite Karriere des 601. Die Triebzüge konnten sich auf den innerdeutschen Verbindungen ganz gut neben der nun die hochwertige Zugförderung – und auch die öffentliche Wahrnehmung – dominierenden Baureihe 103 beweisen.

Nützlicher Helfer in der Frühzeit des IC-Verkehrs

FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Am 27. Mai 1962 verlässt ein VT 11.5 als TEE 78 „Helvetia" den Hamburger Hauptbahnhof. Bis Zürich liegen noch gut 900 Kilometer vor ihm.



FOTO: HEINZ SICKERT

Anfang der 70er-Jahre im Bw München Hauptbahnhof: RAm der SBB/NS neben zwei VT 11.5, der linke davon bereits mit „Intercity"-Schild.


FOTO: PETER SCHIFFER, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Einer der vier Gasturbinen-Triebköpfe der Baureihe 602 wurde am 29. Juli 1975 mit einem Reisebüro-Sonderzug bei der Einfahrt in den Kölner Hauptbahnhof im Bild festgehalten.

Die früheren TEE-Züge hatten sich während der 1970er-Jahre neben dem IC-Dienst auch im Reisebüro-Sonderverkehr bewährt. Das für diese Fahrten zuständige Deutsche Reisebüro (DER) sorgte nun dafür, dass von den freigesetzten Einheiten 13

Die letzte Blütezeit mit dem Alpen-See-Express

Triebköpfe und 47 Mittelwagen dauerhaft für Touristikeinsätze hergerichtet wurden. Dazu wurde die Inneneinrichtung in der Machart der zeitgenössischen IC-Wagen neu gestaltet. Der Speisewagen wurde in modernisierter Form beibehalten, die Bar entfiel dagegen ersatzlos. Der Reiseleiter wandte sich aus seinem Abteil heraus per Lautsprecheranlage an die Fahrgäste.

Doch mit den neuen Stars der Schiene mitzuhalten, verlangte dem 601 auch einiges ab: Längst fuhren viele Garnituren mit bis zu zehn Mittelwagen umher, 160 km/h mit nur 2200 PS waren so nicht zu schaffen. Daher ließ die DB 1972 vier Triebköpfe auf Gasturbinenantrieb umbauen. Diese nun 602 genannte, leistungsgesteigerte Version ging zwei Jahre später in den Regelbetrieb. Die vom US-Luftfahrtunternehmen AVCO-Lycoming entwickelte Gasturbine TF 55 leistete satte 2200 PS – pro Triebkopf, versteht sich. Äußerlich konnte eine 602-Einheit sofort an den spoilerartigen Luftansaughutzen erkannt werden.

Nach ein paar Jahren neigte sich allerdings auch diese Ära dem Ende entgegen, denn die Verkehrsplaner der Bundesbahn entschieden, ab 1979 in den Intercitys auch die 2. Klasse anzubieten. Der 601 wurde dadurch erneut arbeitslos.



FOTO: FRANK LÜDECKE, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

In den 1980er-Jahren machten die früheren TEE-Züge als beliebte Touristik-Fahrzeuge Karriere: „Alpen-See-Express" Dt 13681 wartet am 19. Februar 1984 in München auf den Abfahrauftrag.



FOTO: HELFRIED SCHIESTL

Zum Jahreswechsel 1981/82 befährt ein Alpen-See-Express bei Günzach die Allgäubahn. Die Touren in die süddeutschen Urlaubsregionen waren sommers wie winters sehr gut gebucht.

„Der 601 war während dieser Jahre immer recht zuverlässig. Dafür sorgte auch der Beimann, der nach wie vor auf jeder Fahrt dabei sein musste, um sich um die Technik des Zuges zu kümmern", sagt Helfried Schiestl. „Wir Alpen-See-Expressler kannten uns über die Jahre alle sehr gut und hatten schon ein besonderes Verhältnis zueinander. Der 601 war ja auch etwas ganz Besonderes".

Umso schwerer fiel Helfried Schiestl und wohl auch vielen anderen Lokführern, Reisenden und Eisenbahnfans am 10. April 1988 der Abschied vom Alpen-See-Express. „Die Reisegruppen gingen nicht immer schonend mit ihm um, und die Bahn wollte keine Ausbesserungen mehr finanzieren", führt Schiestl an. „Ich denke heute noch gerne an die Zeit zurück, als ich mit dem 601 vom Allgäu bis über die Schwarzwaldbahn unterwegs war." Über einen Liechtensteiner Händler wurden die Züge nach Italien verkauft.

1980 fuhr schließlich der erste „Alpen-See-Express" von Dortmund aus in die süddeutschen Feriengebiete. Damit begann die eingangs erwähnte dritte Karriere des längst zum Eisenbahn-Kultobjekt gewordenen VT 11.5, und glaubt man dem Kemptener Lokführer Helfried Schiestl, wohl auch die mit Abstand schönste: „Recht kurzfristig zum Fahrplanwechsel kamen die 601 zu uns ins Allgäu. Da wurden wir ziemlich flott für diesen Zug geschult, damit wir gleich einsteigen und losfahren konnten". In ganz Süddeutschland gab es davor nur in München Personal, welches noch aus Zeiten des TEE „Mediolanum" Erfahrung mit der Baureihe 601 hatte. „Die Münchner hatten aber keine Streckenkenntnis hier bei uns, daher kamen wir im wahrsten Sinne des Wortes zum Zug."

Der Alpen-See-Express erfeute sich schon bald einer ungeahnten Beliebtheit. Oberstdorf, Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Ruhpolding und Berchtesgaden hießen die Ziele, aber auch Grafenau und Bodenmais im Bayerischen Wald. Außer montags fuhr zur Sommer- und Wintersaison täglich ein Zug von Hamburg oder aus dem Ruhrgebiet gen Süden.



FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Bei Hammerau ist 601 014 mit Unterstützung von 111 072 im September 1981 nach Berchtesgaden unterwegs. Für die Steilstrecke ab Bad Reichenhall war der 601 zu schwach motorisiert.



FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Im Bahnhof Bayerisch-Gmain musste der Alpen-See-Express Dt 13424 schließlich die Kreuzung mit einem Regionalzug abwarten, der von der Altbau-Elektrolok 144 507 gezogen wurde.



Die für den IC „Max Liebermann" aufgearbeitete TEE-Garnitur fuhr mit eigener Kraft über den Brenner. Zwischenhalt in Innsbruck, 23. Juli 1990.



In Berlin-Rummelsburg traf 601 006 des IC „Max Liebermann" auf den SVT 175 019, sein etwas jüngeres Reichsbahn-Pendant.



Ein Anblick, der ein Jahr zuvor noch nahezu unvorstellbar war: der für die oberen Schichten des „Klassenfeindes" gebaute VT 11.5 am Bahnhof Alexanderplatz, im Herzen der DDR-Hauptstadt.

Das Schicksal des VT 11.5 schien mit dem Ende des regulären Touristikverkehrs nun besiegelt. Doch es kam anders, der Schienenstar startete seine vierte Karriere. Denn nach dem Mauerfall wollte die Reichsbahn in der Tradition des „Fliegenden Hamburgers" eine erste deutsch-deutsche Intercity-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg einrichten.

Der „Max Liebermann", ein besonderes Kapitel

Der eigene, dem VT 11.5 konzeptionell ähnliche SVT 175 entsprach jedoch nicht dem von der DB geforderten IC-Standard. Die Suche nach einem geeigneten Fahrzeug führte die DR-Fachleute schließlich in den sonnigen Süden: Von der italienischen Firma F.E.R.V.E.T. konnte ein komplett aufgearbeiteter TEE-Triebzug, bestehend aus den Triebköpfen 601 006 und 015 sowie dem Reservefahrzeug 601 013, über den Sommer des Jahres 1990 angemietet werden. Am 23. Juli 1990 holten die Aktiven der Reichsbahn den Zug in Castelfranco ab und überführten ihn mit eigener Kraft über den Brenner und weiter über Innsbruck, München, Nürnberg, Saalfeld und Halle bis nach Berlin. Nach erfolgreich absolvierten Probe- und Vorstellungsfahrten war diese Garnitur dann vom 1. August bis zum 29. September 1990 als Zugpaar IC 130/139 „Max Liebermann" zwischen Spree und Elbe unterwegs. Die beeindruckenden Fahrzeiten des „Fliegenden Hamburgers" wurden zwar aufgrund der stark überholungsbedürftigen Strecke längst nicht mehr erreicht, doch die einfallsreiche Aktion der DR sorgte neben gut ausgelasteten IC-Kursen nicht nur bei Eisenbahnfreunden für Aufmerksamkeit.

Nach der Rücküberführung des „Max Liebermann" blieb nur der VT 11.5 des DB-Museums als betriebsfähiges Fahrzeug in Deutschland. Er unternahm 1999 seine letzte Fahrt. Seitdem scheiterte leider jeder Versuch, einen dieser berühmten Züge vollständig und dauerhaft für die Nachwelt zu erhalten. □ *Alexander Bergner*

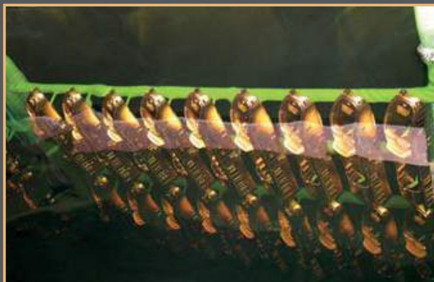


FOTOS (4): VOLKER EMERSLEBEN

Im September 1998 unternahm die Museumsgarnitur 601 014/019 eine ihrer letzten Fahrten. In Raisdorf bei Kiel legt der nur noch mit vier Sitzwagen bestückte Zug einen Fotohalt ein.


Die Weißmetall-Rohlinge werden in einem ersten Arbeitsgang galvanisch verkupfert.


Die verkupferten Gehäuse müssen noch speziell fürs Goldbad vorbereitet werden.


Die VT 11.5-Gehäuse bilden die Kathode und ziehen die positiv geladenen Gold-Ionen an.


FOTOS: MÄRKLIN

Am Ende sind die Rohlinge um ein paar Gramm Gold schwerer geworden.

Produkte aus dem Hause Märklin besitzen seit jeher einen hohen Sammler-Wert. Das gilt im besonderen Maße für den güldenen VT 11.5.

Gold-Zug

Auf der Spielwarenmesse in Nürnberg präsentierte Märklin seit längerem mal wieder ein spektakuläres Sammlerstück. Anlässlich des Beginns des TEE-Verkehrs vor 60 Jahren fertigt Märklin einen vergoldeten siebenteiligen VT 11.5-Triebzug. Erinnerungen an das legendäre Platin-Krokodil werden wach.

Der Triebzug ist ein voll betriebsfähiges H0-Modell mit zwei motorisierten Triebköpfen sowie digitaler Vollausstattung mit Sound und Innenbeleuchtung.

Das Besondere ist jedoch die 24-karätige Vergoldung, welche die Seitenflächen des Zuges dominiert. Das Lackierungsschema des Gold-Zuges ist an das TEE-Farbdesign angelehnt, die beigefarbenen Flächen des Vorbildes wurden im Modell jedoch deutlich vergrößert, um den edlen Eindruck zu verstärken. Das silberfarbene Dach des Originals wurde in einem feinen Purpurrot lackiert, das sich auch als Zierstreifen über die Fronten zieht.

Der Zug wird komplett in Deutschland gefertigt, das Vergolden übernimmt ein spezialisiertes Unternehmen, da es sich um einen Prozess handelt, der viel Knowhow erfordert: Die Zinkdruckguss-Gehäuse müssen in einem ersten Verfahrensschritt galvanisch verkupfert werden, bevor sie abgestrahlt und mit einer hauchdünnen Nickelschicht überzogen werden, die verhindert, dass das Kupfer in die spätere Goldschicht diffundiert. Der finale Schritt ist die eigentliche Vergoldung, bei der sich positiv geladene Gold-Ionen mittels Gleichstrom auf den negativ geladenen Gehäusen abscheiden.

Der VT 11.5 erscheint in streng limitierter Auflage und hat einen stolzen Preis: 2400 Euro. Dennoch macht man sich in Göppingen keine Sorgen um den Absatz. Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber erzählte in Nürnberg, dass die Händler-Kontingente beschränkt worden seien, damit möglichst viele Fachhändler ihren Kunden das edle Modell anbieten können. □ *Stefan Alkofer*



Den Designern ist ein toller Kompromiss gelungen, der das Vorbild noch gut trifft und den edlen goldenen Charakter unterstreicht.

FOTO: MIKE HARPER, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Am 22. April 1966 steht ein italienischer Triebwagen der FS-Baureihe 442/448 in München, als TEE 75 „Mediolanum“ nach Mailand abfahrbereit.

Vor 60 Jahren wurde der Trans-Europ-Exress von den westeuropäischen Staatsbahnen aus der Taufe gehoben. Er war eine Revolution des Bahnreisens.

TEE - Europa wächst zusammen



Das prägnante TEE-Logo fand sich auf allen Werbeprospekten und selbst auf den Fahrplanheften wieder, die in den einzelnen Zügen auslagen: Echte Markenbindung eben.

Ebenfalls im Münchener Hauptbahnhof wurde der TEE „Bavaria“ am 30. September 1969 aufgenommen. Für diesen Zuglauf kam ein Fahrzeug der SBB/NS-Bauart RAm zum Einsatz.



FOTO: JÜRGEN-WOLFGANG ROSE, EISENBAHN-JOURNAL

Die 50er-Jahre in Europa: Der Zweite Weltkrieg scheint schon ewig her zu sein und die Wirtschaft brummt. Die Menschen freuen sich über einen ungeahnt schnell zurückkehrenden Wohlstand. Besonders in der Bundesrepublik wird diese Epoche später als die „Wirtschaftswunder-Zeit" in die Geschichte eingehen. Auch die europäischen Bahnen haben zu alter Stärke zurückgefunden, und Jahr um Jahr steigt das Transportaufkommen.

Nur in einem Bereich hatte man noch nicht an den Glanz vergangener Tage angeknüpft: Luxuriöse Schnellzüge für ein gehobenes Publikum, wie etwa der Rheingold, fuhren nach 1945 kaum noch. Für eine derart extravagante Art und Weise des Bahnreisens war vorerst kein Platz mehr.

Mit der Rückkehr des höheren Lebensstandards wurden jedoch auch in diesem Bereich wieder Begehrlichkeiten geweckt:

Europäisches Denken, nationales Handeln

Um das Klientel der schon zu dieser Zeit ausgesprochen anspruchsvollen Geschäftsreisenden aus den oberen Etagen der europäischen Weltkonzerne dauerhaft an die Bahn zu binden, wurde 1957 ein völlig neuartiges Zugsystem eingeführt: der Trans-Europ-Express.

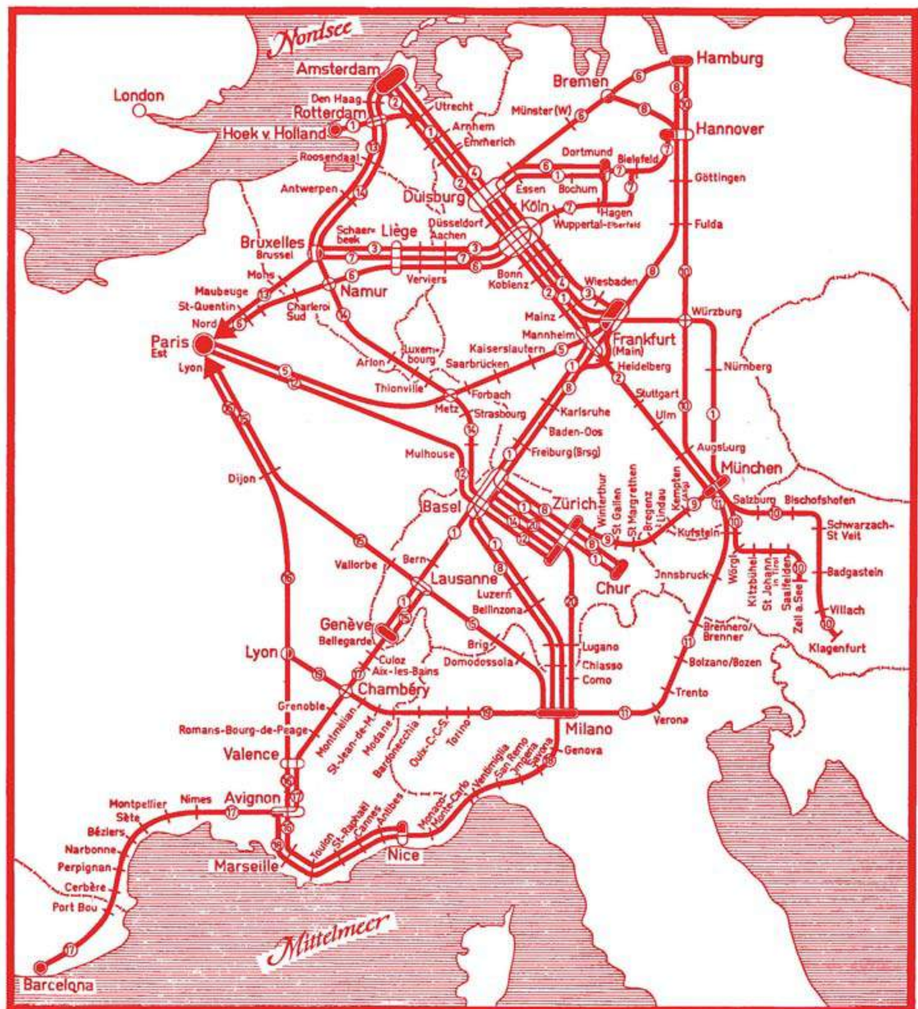
Das Kürzel TEE stand bald schon für beste Reisequalität auch auf langen Strecken. Die Züge, allesamt modernste Dieseltriebwagen im einheitlich bordeauxrot-beigenen Farbkleid, boten nur die 1. Klasse und brachten somit mondänen Schick zurück auf die Schienen Europas.

Bis am 2. Juni 1957 die ersten zehn TEE-Verbindungen an den Start gehen konnten, mussten sich die Staatsbahnen, die ihr Interesse an der Teilnahme an diesem Zugsystem bekundet hatten (DB, SNCF, FS, NS, ÖBB, SBB, SNCB und CFL) zuerst einmal auf ein gemeinsames Konzept einigen. Dabei ging es vor allem um geeignete Fahrzeuge: Um einen unproblematischen Einsatz auf allen europäischen Gleisen zu gewährleisten, kam man schnell zur Entscheidung, dass die neuen TEE-Züge einen Dieselantrieb erhalten sollten, da damals viele Strecken Europas noch nicht vom Fahrdraht überspannt wurden und die Entwicklung elektrischer Mehrsystem-Triebfahrzeuge noch in den Kinderschuhen steckte.



Trans-Europ-Express





Das TEE-Netz von 1971 war mit 20 Linien bereits ziemlich dicht geknüpft.



FOTO: BELOW, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Der RAm, eine schweizerisch-niederländische Gemeinschaftsentwicklung, besaß nur einen Triebkopf. Auf dem 1957 aufgenommenen Foto ist der vierteilige TEE-Zug noch nagelneu.



Am 15. April 2014 war der RAe TEE II 1053 in der französischsprachigen Schweiz unterwegs. Hier passiert er gerade den kleinen Ort Satigny auf der Fahrt von Genf-La Plaine nach Genf-Cornavin.



FOTO: GUY LAFORGERIET, LE TRAIN

Die französische SNCF beschaffte für den TEE-Verkehr bereits bewährtes Material in Form der Baureihe RGP 825. Ein solcher Triebwagenzug ist im Jahre 1964 bei Tergnier mit dem TEE 168 „Ruhr – Paris" unterwegs.

Ein Einheitsfahrzeug für alle Bahnverwaltungen kam nicht in Frage. Daher fielen die TEE-Triebzüge je nach Herkunftsland trotz gleicher Mindeststandards, wie etwa Bordgastronomie und eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 140 km/h, recht unterschiedlich aus. Die französische SNCF etwa beschaffte mit der Baureihe RGP 825 samt passenden Beiwagen eine bereits national bewährte Schnelltriebwagen-Serie weiter. Die Baureihe 442/448 der italienischen FS war ein zweiteiliger, bescheiden wirkender Dieseltriebwagen. Schon imposanter war der RAm, den die niederländische NS und die SBB gemeinsam auf die Gleise stellten. Das mit Abstand eindrucksvollste Fahrzeug aber war der VT 11.5 der Deutschen Bundesbahn. Die belgische SNCB, die luxemburgische CFL und die ÖBB ließen keine eigenen Fahrzeuge für den TEE-Verkehr bauen.

Das System des TEE überlebte sich schnell

Umfassende Streckenelektrifizierungen verdrängten die unwirtschaftlich gewordenen Dieselzüge aus den Anfangsjahren schnell in andere, untergeordnete Dienste. So kam es, dass ab etwa 1970 die meisten TEE äußerlich wie jeder beliebige internationale Schnellzug aussahen. Nur die SBB trugen bereits 1961 den veränderten Bedingungen mit einem völlig neuartigen elektrischen Mehrsystem-Triebwagen der Bauart RAe Rechnung.

Das TEE-Netz hatte zur Fahrplanperiode 1974/75 seine maximale Ausdehnung und die höchste Zahl an Zugläufen erreicht. Doch in den 20 Jahren seit Einführung des TEE hatte sich auch auf dem Gebiet des europäischen Verkehrswesens vieles geändert. Die zunehmende Konkurrenz des Automobils bekamen alle europäischen Staatsbahnen zu spüren. Besonders tragisch für die Zukunft paneuropäischer Luxuszüge war jedoch die massive Zunahme des Flugreiseverkehrs auf längeren Entfernungen, eben exakt denjenigen Verbindungen, die von den TEE-Zügen bedient wurden. Und mit der Geschwindigkeit eines Flugzeuges konnte selbst der schnellste Expresszug nicht mithalten.

So kam es, dass das TEE-Netz in den 1980er-Jahren immer weiter ausgedünnt wurde. Die neu eingeführten Eurocity-Züge übernahmen bald das Feld des TEE. Sie führten auch die unprätentiöse zweite Wagenklasse, daher konnten die Bahngesellschaften sogar neue Kundengruppen wie etwa Urlaubsreisende hinzugewinnen.

So wurde schließlich 1987, nach nur 30 Jahren, ein Schlussstrich unter das erfolgreiche Kapitel TEE gezogen. Der Trans-Europ-Express war ein Zugsystem, dessen eigener Anspruch bald von den technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen überholt wurde. □ *Alexander Bergner*



FOTOS (2): ARMIN SCHMUTZ

Auf der Fahrt entlang des Bielersees nach Genf-La Plaine grüßt der Lokführer des Museums-RAe TEE II 1053 einen entgegenkommenden Postzug, der von der SBB-Lok Re 4/4 II 11271 gezogen wird. Das Gerät in der Mitte der Scheibe ist eine Kamera für Strecken-Filmaufnahmen.

Der europäische Schienenverkehr steckt in der Krise. Das Europäische Parlament will das beheben und Regelungen aus Staatsbahnzeiten modernisieren.

TEIL 2

Hilfspaket aus Brüssel



FOTO: LIONEL SUTY

Eine 186 der DB AG im südfranzösischen Sète am 30. Mai 2014. Was vor Jahren noch undenkbar schien, ist heute europäischer Standard.

Die Bedeutung des Schienenverkehrs in Europa nahm in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend ab. Im Jahr 2012 Betrug der Anteil des gesamten Schienenverkehrs 5,2 Prozent an allen Verkehrsaktivitäten innerhalb der EU. Der Luftverkehr kommt in dieser Statistik immerhin auf 9,8 Prozent und der Straßengüterverkehr gar auf stolze 23 Prozent. Zu diesem Zeitpunkt arbeiteten europaweit jedoch 577 000 Beschäftigte in der Eisenbahnbranche und das europäische Schienennetz wies eine Länge von 215 000 Kilometern auf. Die oben genannten 5,2 Prozent stellen allerdings auch einen Umsatz von knapp 71 Milliarden Euro dar! To big to fail.

Aber es sind nicht nur die schiere Größe und die Beschäftigtenzahl, welche die Europäische Kommission und das Europäische Parlament seit vielen Jahren immer wieder veranlassten, den Verkehrsträger Schiene mit neuen sogenannten Eisenbahnpaketen wettbewerbsfähiger zu gestalten. Jüngst passierte das inzwischen vierte Eisenbahnpaket die parlamentarischen Hürden Brüssels und es wird wohl nicht das letzte gewesen sein.

Europas Eisenbahnen sind nicht wettbewerbsfähig

Das Eisenbahnwesen in Europa ist noch immer zu sehr geprägt von nationalstaatlichen Interessen. Dies ist historisch begründet und liegt vor allem daran, dass der Betrieb einer Eisenbahn außerordentlich hohe Investitionskosten bezüglich Infrastruktur und Fahrzeugmaterial verursacht, eine Aufgabe die aufgrund ihrer Größe letztendlich nur von Staatseisenbahnen bewältigt werden konnte. Die Folge war meist die enge politische Verknüpfung einer Bahn mit ihrem jeweiligen Land. Eisenbahnverkehrspolitik wurde in der Regel nach Staats-


FOTO: MARCOS MATÉ

Für einen umspurbaren Hybridzug wie den spanischen Alvia 730 gibt es in Europa kaum Ziele, die er nicht anfahren könnte.

räson sowie Kassenlage betrieben und nicht nach betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten. Erschwerend kommt hinzu, dass die Schiene in den meisten Ländern ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge darstellt und unwirtschaftlicher Betrieb etwa zur Versorgung des ländlichen Raums oftmals zwangsläufig ist. Diese Staatsorientierung schlug sich häufig in einer Vielzahl

Die Nationalstaaten besitzen zuviel Einfluss

von Regelwerken und technischen Standards nieder, die nicht nur nicht kompatibel zu anderen Bahnen waren, sondern auch als Grenzen zum Bestandsschutz genutzt wurden. Aus der Sicht einiger europäischer Staaten ist diese Grenzziehung nachvollziehbar, befinden sich doch gerade einige ehemalige Staatsbahnen in Zentral- und Osteuropa aufgrund fehlender Investitionen in den vergangenen Jahrzehnten in einem nicht konkurrenzfähigen Zustand im Vergleich zu manch westeuropäischer Bahn. Infolgedessen ist manches EU-Land einer weiteren Liberalisierung des Schienenverkehr eher abgeneigt.

Aber die Schiene ist wichtig, vor allem, um die selbstgesteckten Klimaziele der EU zu erreichen. Sorgenkind ist in erster Linie der Güterverkehr, der 1970 noch zu 20 Prozent auf der Schiene stattfand und dessen Anteil sich im Jahr 2013 auf 11,7 Prozent nahezu halbierte. Das Resultat dieser Entwicklung kann man auf den rechten Spuren der Autobahnen sehen.

Das erste Eisenbahnpaket aus dem Jahr 1998 war noch vergleichsweise allgemein formuliert. Die Ziele lauteten: diskriminierungsfreier Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Betreiber, Öffnung des internationalen Güterverkehrsmarkt für den Wettbewerb sowie eine effiziente Nutzung der Infrastruktur.

2004 erfolgte die Verabschiedung des zweiten Eisenbahnpakets in dem die Öffnung des Wettbewerbs für den Güterverkehr für das Jahr 2007 festgeschrieben wurde. Weiter wurde eine gemeinsames Sicherheitskonzept gefordert und die Gründung einer Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) als Lenkungsorgan initiiert.



FOTO: GABRIEL HABERMANN

ICE und TGV begegnen sich in Stuttgart. Noch sind derartige Zusammentreffen eher die Ausnahme als die Regel. Das soll sich künftig ändern. Vorbild für Brüssel ist der Flugverkehr.


FOTO: ROMANO MÖLTER

Warum nicht nach München, Frankfurt oder Warschau? Noch verlässt der neueste viersystemfähige Frecciarossa (roter Pfeil) 1000 der italienischen Trenitalia die Landesgrenzen nicht.


FOTO: EBA

Die Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) in Bonn. Das vierte Brüsseler Eisenbahnpaket wird erheblichen Einfluss auf die Kompetenzen der Behörde haben.

Das dritte Paket stammte aus dem Jahr 2007, welches die Liberalisierung des internationalen Eisenbahnpersonenverkehrs, eine Stärkung der Fahrgastrechte und die Einführung einer europäischen Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer einforderte.

Die wichtigste Maßnahme im Zusammenhang mit den drei Paketen war die Vorgabe der Trennung von Netz und Betrieb, die nicht nur hierzulande höchst umstritten ist und in nahezu allen europäischen Ländern noch nicht im Sinne der Initiatoren umgesetzt wurde. Diese sogenannte vertikale Trennung soll gewährleisten, dass Eisenbahnunternehmen kein natürliches Monopol erhalten.

Immerhin kam es in den vergangenen Jahren zur schrittweisen Öffnung der Eisenbahnverkehrsleistungen für den Wettbewerb. Seit 2010 auch für den internationalen Personenverkehr etwa mit der Möglichkeit der Kabotage, also dem Recht eines ausländischen Unternehmens, Fahrgäste im gleichen Mitgliedsstaat aufzunehmen und auch wieder abzusetzen.

Die ersten drei Eisenbahnpakete beinhalteten die Einrichtung unabhängiger Kontrollbehörden, die den Markt überwachen und im Streitfall entscheidungsbefugt sind. Kommission und Parlament definierten die Bedingungen für die Gemeinwohlverpflichtungen, jene Leistungen, die ungeachtet ihrer Wirtschaftlichkeit erforderlich sind, um öffentlichen Personenverkehr und soziale Mobilität zu gewährleisten. Die nicht immer aber oftmals positiven Auswirkungen sieht man hierzulande in den Nahverkehrsausschreibungen der letzten Jahre. Außerdem schuf die EU Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen, die vor allem eine Wettbewerbsverzerrung verhindern sollen.

Dennoch war aus Sicht der Europäischen Kommission ein viertes Eisenbahnpaket nötig, das die angestoßenen Entwicklungen weiterführt und die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene weiter verbessert.

Das vierte Eisenbahnpaket ruht auf zwei Säulen. Die erste ist die sogenannte technische Säule, die im Wesentlichen unter den Stichworten Interoperabilität und Sicherheit zusammengefasst werden kann. Die Interoperabilität befasst sich zu großen Teilen mit der Problematik der Zulassungen von Fahrzeugen in den europäischen Mitgliedsländern. Der bisherige Zustand der Einzelzulassungen in den Ländern soll bald der Vergangenheit angehören. Dafür sollen die Kompetenzen der European Railway Agency (ERA) in Valenciennes erheblich erweitert werden. Ziel ist es, dass Fahrzeughersteller bei der ERA eine Zulassung für den gesamten EU-Raum erhalten können. Die nationalen Zulassungsbehörden sollen nicht abgeschafft werden, aber in Teilen der ERA untergeordnet werden und dieser zuarbeiten.

Zwei Säulen für eine erfolgreiche Zukunft

Ein ebenso bedeutender Teil des technischen Pakets ist die Forderung nach einer einheitlichen europäischen Zugsicherung auf Basis des European Rail Traffic Management System (ERTMS), dessen wichtigste Komponente das European Train Control System (ETCS) ist.

Der zweite Pfeiler des vierten Eisenbahnpakets ist die Marktsäule. Vorgesehen ist eine vollständige Liberalisierung des Personenverkehrs ab dem Jahr 2020. Das soll vor allen Dingen Auswirkungen auf den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr haben, der aus Sicht der Europäischen Kommission erhebliches Wachstumspotential besitzt. So soll es künftig für alle Eisenbahnunternehmen möglich sein, diesen Verkehr in ganz Europa anzubieten. Ebenso wichtige Bestandteile der Marktsäule sind jedoch auch weitere Verbesserungen der Fahrgastrechte sowie ein verbesserter Sozialschutz für die bei den Verkehrsunternehmen Beschäftigten, um einen Abwärts-Wettlauf bezüglich der Gehälter und der sozialen Standards zu verhindern. □

Stefan Alkofer



FOTO: MARKUS BEHRLA

Noch braucht der polnische PKP-Vectron von Siemens, der am 26. März 2016 bei Hamm-Neustadt auf deutschen Gleisen verkehrt, eine Zulassung beider Länder. Das soll sich ändern.



FOTO: JOACHIM CLAUS/EISENBAHNSTIFTUNG

62 010 am 23. August 1966 in ihrer norddeutschen Heimat Rostock, einer der wenigen 62-Standorte der DDR.

Rostock hat eine beeindruckende Eisenbahntradition, die von zahlreichen Eisenbahnfreunden der Hansestadt bis heute gepflegt wird.

Küsten-Devotionalien

Die alte Hafen- und Hansestadt Rostock ist noch immer ein wichtiger Knoten im Eisenbahnverkehr Mecklenburg-Vorpommerns. Trotz aller Umstrukturierungen der 1990er-Jahre bei der Deutschen Bahn AG haben bis heute in Rostock zwei ehemalige DR-Bahnbetriebswerke überlebt. Das ehemalige Bw Rostock am Dalwitzhofer Weg 9 wurde von der DRG zwischen 1926 und 1929 am Südkopf des Rostocker Hauptbahnhofs zwischen den Streckengleisen nach Bützow und Laage neu errichtet. Nach Gründung der DB AG und der Verteilung der Fahrzeuge und Personale auf die einzelnen Geschäftsbereiche wurde das ehemalige Bw Rostock am 1. Januar 1999 der DB Regio AG zugewiesen. Diese ließ in den Jahren 2002/03 eine neue Wartungshalle für Wagen und Lokomotiven errichten. Die neue Werkstatt ging am 5. August 2003 in Betrieb und ist heute für die Instandhaltung aller in Rostock stationierten Lokomotiven der Baureihen 112, 120, 182, 429, 442, 628 und 642 und Reisezugwagen der DB Regio AG in Mecklenburg-Vorpommern zuständig.

Den zweiten Werke-Standort in der Hansestadt bildet das ehemalige Bw Rostock-Seehafen. Anfang der 1960er-Jahre mit dem Bau des Überseehafens in Betrieb genommen, gehört das Werk seit 1. Januar 1999 der DB Cargo AG. Diese investierte 1999/2000 in den Umbau des ehemaligen Bahnbetriebswerkes. Heute präsentiert es sich als modernes Kombiwerk, in dem gegenwärtig überwiegend Güterzugloks der Baureihen 155, 185, 189, 232 und 233 sowie Rangierloks der Baureihen 364, 290, 294 und 298 beheimatet sind und Güterwagen repariert werden.

Trotz Investitionen und großzügiger Modernisierung der Infrastruktur blieben in den beiden Rostocker Bw bis heute zahlreiche Schaustücke aus vergangenen Epochen der Eisenbahn erhalten, die gekonnt in das neue Betriebsgelände integriert sind. Kein anderer Betriebsstandort der DB AG zwischen Flensburg und Bodensee kann solch eine Vielfalt an Eisenbahn-Impressionen wie Rostock bieten.


FOTO: ROLF WIEMANN/EISENBAHNSTIFTUNG

01 0528 gehörte am 27. Mai 1973 noch zum Bw Erfurt, als sie mit D 198 bei Hönebach talwärts dem Bahnhof Bebra entgegenrollte.



Einer der Treibradsätze der 01 528 ziert heute das Regio-Werk in Rostock.

Der Beginn der Rostocker Eisenbahnsammlung reicht bis Anfang der 80er-Jahre zurück. Als im Jahr 1981 die ehemalige Rostocker Heizlok 01 528 im Raw Stendal verschrottet wurde, erhielt das Bw Rostock den Treibradsatz und stellte ihn auf einen gemauerten Ziegelsockel im Bw-Gelände mit dem Nummernschild „01 0528-8" vor dem Verwaltungsgebäude auf. 01 528 war von 1973 bis 1980 im Bw Rostock beheimatet. Nach ihrem letzten Zugdienst im Juni 1977 diente die Maschine bis 1979 nur noch als Heizlok. Anschließend wurde sie in Meyenburg bis Februar 1981 abgestellt und am 29. April 1981 zerlegt. Teile von ihr gingen im Rücklauf nach Rostock und wurden in der damals neu gestalteten Traditionsecke des Bw Rostock aufgestellt.

Nach Gründung der DB AG wechselte der Radsatz vom Denkmalsockel auf eine Grünfläche vor dem Betriebsgelände, wo er heute immer noch steht.

Mit der Neugestaltung des Eingangsbereiches der DB Regio-Werkstatt kam 2003 noch ein Speichenradsatz mit 900 Millimetern Spurweite vom „Molli" aus Bad Doberan hinzu, der zuvor 20 Jahre lang unmittelbar neben der DB-Betriebsküche in der Herweghstraße einen Platz gefunden hatte. Mit Schließung der Betriebsküche kam der kleine Wagenradsatz neben den großen Radsatz der 01 528.

Nur wenige Meter weiter im Gelände der DB Regio-Werkstatt wird die Überraschung perfekt. Dort steht auf einer Wiesenfläche ein weiterer 01-Radsatz mit dem Lokschild der 01 204. Die Schnellzuglok selbst, zuletzt im Bw Wismar beheimatet, wurde am 23. Juli 1982 an das Dampflokmuseum Hermeskeil verkauft. Es darf deshalb bezweifelt werden, ob es sich wirklich um einen Radsatz der 01 204 handelt.

Den Radsatz umgeben weitere dampfloktypische Bauteile, wie Kolben aus einem Dampfzylinder, Treibstangen, Luftpumpe, Kohlehunt (Ex-Bw Wismar) und diverse Werkzeuge für die Lokinstandsetzung. Außerdem befinden sich auf dem Betriebsgelände am Eingang zum Ringlokschuppen zwei vorbildlich restaurierte Formsignale, darunter ein seltenes dreibegriffiges Vorsignal sowie eine gusseiserne Kilometertafel und ein Neigungsanzeiger aus der (Länderbahn-)Zeit der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn (MFFE).

Interessante Details aus der Dampflokzeit

Aber damit noch nicht genug: Seit einigen Jahren tragen die Fassaden des Gebäudes der Elektrowerkstatt und der Ringlokschuppen straßenseitig je ein zirka zehn mal fünf Meter großes farbiges Wandgemälde der Schnellzugdampflok 03 002 (seit 1999) sowie einer Güterzugdampflok der Baureihe 50.35 neben einem Triebwagen der Baureihe 429 (seit 2007). Beide Wandmalereien stammen von einem pensionierten Lokführer des Bw Rostock.

Im Nordosten der Stadt Rostock, auf der anderen Seite der Warnow, liegt das Cargo-Werk Rostock, bis vor wenigen Jahren noch mit der S-Bahnlinie 3 nach Rostock-Seehafen erreichbar. Die dort aufgestellten Exponate, je ein Radsatz einer 01, einer 44, der Lok 50 4051 (Ex-Denkmal Bw Güstrow) und die vorbildlich restaurierte Kö 310 281 stehen unmittelbar am stra-


FOTO: CHRISTOPH WEINKOPF/EISENBAHNSTIFTUNG



FOTOS (2): RAINER HEINRICH

Bevor 01 2204 in den Westen verkauft wurde, kam sie nochmals an der Ostseeküste beim Bw Wismar zum Einsatz. Am 11. April 1982 ist sie mit einem Personenzug bei Neubukow auf der Strecke Wismar – Rostock unterwegs.



Ein Wandgemälde der 03 002 schmückt das Rostocker Regio-Werk.



FOTO: SLG. WOLFGANG BÜGEL/EISENBAHNSTIFTUNG

Der Zugzielanzeiger macht klar, wohin die Reise geht: 03 0020 am 12. März 1978 in Berlin-Lichtenberg abfahrbereit am Bahnsteig.

ßenseitigen Haupteingang zum Bw an der Petersdorfer Straße 30. Das Achsen-Ensemble wird durch ein Flügelsignal, einen Wasserkran und die Rauchkammertür einer 44 vervollständigt.

Das Umfeld der Freiflächen im Eingangsbereich und die Werkstattgebäude präsentieren sich dem Besucher in einem sehr ordentlichen und gepflegten Zustand. Aber Achtung, am Werkeingang befinden sich neuerdings Hinweisschilder mit der Aufschrift „Fotografieren verboten" und „Anlage wird videoüberwacht".

Für Besucher nicht sichtbar ist die Wand im Flur des Eingangsbereiches des Verwaltungsgebäudes, die mit einer Stehkesselrückwand mit allen Armaturen und Steuerbock nebst Bremsventilen geschmückt ist. Diese Bauteile sowie die Rauchkammertür und der Radsatz der 44 sind jeweils mit dem Lokschild der 44 221 gekennzeichnet. 44 221 wurde am 30. September 1982 als Dampfspender (DEL) für das Bw Frankfurt/Oder umgebaut, von dort stammten auch die Teile, als die Lok 1990 verschrottet wurde. Die Kennzeichnung als 44 221 ist eine Hommage des Bw Rostock-Seehafen an diese Lok, da sie die einzige hier in den 1960er-Jahren beheimatete 44 war. Im Bw Rostock begann der

Rostock – ein besonderer Ort für Eisenbahnfreunde

44-Einsatz im Güterverkehr 1964, vorwiegend mit kohlegefeuerten Lokomotiven. 44 221 kam am 29. Oktober 1966 aus Meiningen, auf Öl-Feuerung umgebaut, neu zum Bw Rostock. Damals gehörte sie zu einer Gruppe von sieben Öl-44. Die Besonderheit der Lok war, dass sie 1966 und 1969 als einzige Rostocker Öl-44 zur Bereitstellung der schweren Kesselwagenzüge aus dem Öl-Hafen über eine enge Verbindungskurve zum Rangierbahnhof zum Einsatz kam. Für diese Rangierfahrten waren die Rangierloks der Baureihen 55, 57 und V 60 ungeeignet und die Kesselwagenzüge mussten geteilt werden.

Der 01-Radsatz im Cargo-Werk ist nicht der erste, der hier zu finden ist. Es gab bereits das Exponat einer ersten Kuppelachse, welche jedoch 1990 für die Reparatur der Nördlinger 01 066 im DLW-Meiningen benötigt wurde. So kam im Austausch der jetzige Radsatz nach Rostock. Leider ist die Betriebsnummer der Spenderin nicht bekannt und am Achswellenstumpf sind keine Zahlen eingeschlagen.

Interessant ist auch, dass der Y-Träger der aufgeständerten Achse der 44 221 zunächst im Bw Güstrow, nach dessen Auflösung bis 2005 vor der Schule von DB Bildung (ehemals Lokfahrschule) in Güstrow stand und dort jeweils den Radsatz der 41 261 trug. Er ging 2005 mit in den Rostocker Seehafen und ist derzeit hinterstellt. Von der 1989 im Bw Güstrow zerlegten 41 261 blieben zwei Radsätze erhalten. Der Zweite steht heute am Bf Laage.

Bei den beiden beschriebenen Sammlungen historischer Eisenbahnobjekte handelt es sich nicht um die einzigen musealen Präsentationen von Eisenbahnmaterial in der Hansestadt. Die dritte Sammlung hat eine besondere Geschichte: Mit der Inbetriebnahme des neuen Gleisbildstellwerkes im benachbarten Warnemünde legte die Deutsche Reichsbahn im Mai 1988 drei alte Stellwerke still und stellte das gesamte Bahnhofsensemble inklusive des Stellwerks „B3" unter Denkmalschutz. Der 1963 unter der Dachorganisation des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



FOTOS (4): RAINER HEINRICH

Den Eingang des Rostocker Schenker-Kombiwerks ziert eine mustergültig restaurierte Kö.



FOTO: MICHAEL HAFENRICHTER

Am 25. Juli 1979 wartet 44 0221 in Saalfeld auf ihren nächsten Einsatz.



Die Rauchkammertür der 44 221 sowie ein Signal erinnern an Rostocker Historie.

der DDR (DMV) gegründete Modelleisenbahnclub Rostock erhielt noch 1988 mit seiner Clubanlage in dem 1903 erbauten Stellwerk B3 am Bahnsteig sechs sein neues Domizil. In den Jahren 1997/98 konzentrierten sich die Arbeiten des Modellbahnclubs (1993 dem BSW beigetreten) auf die Außenanlagen. Unmittelbar vor dem Stellwerk stellten die Eisenbahnfreunde eine Signalkombination mit Flügelsignal und Vorsignal auf (beschafft vom Bf Gelbensande). Besonders erwähnenswert unter den Signalen ist einer der letzten mechanischen Stumpfgleis- und Frühhalteanzeiger (ZS 106 im Signalbuch der DR), der aus dem sächsischen Löbau geholt wurde. Neben dem Signal stand eine Kropfachse der 44 1390, die von 1982 bis 1990 als Dampfspender im Bw Neuruppin genutzt wurde. Seit dem Jahr 1993 ist der Modellbahnclub Rostock Eigentümer dieser Achse. Ursprünglich hatte der Club eine Achse der 50 3525 von der DR zugesprochen bekommen. Durch interne Bemühungen gelang der Tausch mit der attraktiveren Kropfachse der 44 für den Standort Warnemünde.

Der Blick zum Signalgarten mit dem Stellwerk B3 vor der Kulisse des unmittelbar dahinter befindlichen Kreuzfahrtterminals war wohl der schönste Standort einer Eisenbahnsammlung in Deutschland. Aber im Jahr 2011 verkaufte die Reederei Scandlines ihr Gelände auf der Warnemünder Bahnhofinsel. Der neue Eigentümer, eine Rostocker Wohnungsbaugesellschaft, begann umgehend mit einem Architekturwettbewerb zur Planung neuer Wohnhäuser. Das Stellwerk B3 fand in



Die Kropfachse der 44 221 gehört ebenfalls zu den Rostocker Exponaten.



Am Hafenbahnhof entdeckt man perfekt restaurierte Güterwaggons.



Das Stellwerk B3a ist inzwischen Geschichte.

FOTOS (2): RAINER HEINRICH

diesen Plänen keinen Platz. 2013, im 50. Jahr seines Bestehens, zog der Modellbahnclub in das Stadtzentrum von Rostock um, in die Bleicherstraße nahe dem Steintor. Dort fanden auch der Signalgarten und die 44-Achse ein neues Domizil.

Einer der Hauptveranstaltungsorte bei der alljährlichen, am zweiten Wochenende im August in Rostock ausgetragenen „Hanse Sail" ist der alte Stadthafen. Zwischen dem Warnow-Ufer und der verkehrsreichen vierspurigen Landesstraße 22, die in diesem Abschnitt den Namen „Am Strande" trägt, befinden sich heute noch Reste der ehemaligen Hafenbahn Rostock. Die ersten Gleise dieser Bahn wurden 1853 im Stadthafen errichtet. Offiziell wurde dieser erst im Januar 1855 in Betrieb genommen. Mit dem Neubau des Überseehafens verlor der Umschlag im Stadthafen an Bedeutung, aber erst 1991 wurde im letzteren der Umschlag eingestellt. Daraufhin ist die Hafenbahn in den Jahren 1991 bis 1995 abgebaut worden. Ein Reststück am ehemaligen Zollgüterschuppen wurde auf Betreiben des 1990 gegründeten Mecklenburgischen Eisenbahn-Vereins e.V. unter Denkmalschutz gestellt und vom neuen Besitzer 1998 restauriert. Auf den Gleisanlagen vor dem Ensemble mit dem ehemaligen Zollgüterschuppen steht heute eine bemerkenswerte Sammlung historischer und restaurierter Güterwagen mit alter Beschriftung.

Gepflegte Schätze an der Ostseeküste

Die dort ebenfalls ausgestellte Kleinlok Kö 4701 war einst im Bw Rostock beheimatet und zuletzt auf dem Bahnhof Schwaan als Rangierlok eingesetzt. Seit 2015 ergänzt der Radsatz einer Dampflok der Baureihe 44 das Denkmalensemble.

Von den historischen Güterwagen nutzte die DR die beiden gedeckten Wagen bis Anfang der 1990er-Jahre bei der Bahnmeisterei Rostock als Bahndienstwagen. Der historische Flachwagen diente im VEB-Fischkombinat Rostock-Marienehe als Werkswagen. Der Mecklenburgische Eisenbahn-Verein erhielt die Waggons für den Standort am Stadthafen zugesprochen, wohin die Fahrzeuge 1992 kamen.

Aus Altersgründen kam es beim Mecklenburgischen Eisenbahn-Verein e.V. im Jahr 2013 unter Fortbestand des Vereins zum Wechsel der Pflegegemeinschaft für die Fahrzeuge am Stadthafen. Der Betreiber des in unmittelbarer Nähe befindlichen „Borwin Hafenrestaurants" übernahm nicht nur die Wagen, sondern auch den unter Denkmalschutz stehenden Zollschuppen. Diesen bezeichnet der neue Eigentümer fälschlicherweise als „Lokschuppen". Das Gebäude ist historisierend und niveauvoll ausgestattet und wird für Großveranstaltungen mit Gastronomie genutzt.

Mit den auf vier Standorte verteilten acht Denkmal-Radsätzen, zwei Denkmallokomotiven und einer Vielzahl historischer Signaltechnik wird heute in Rostock an die Eisenbahngeschichte der Stadt erinnert, wie es in diesem Umfang nur wenige Museen in Deutschland tun.

Den Rostocker Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden, die diese Exponate in der Vergangenheit vor dem Schneidbrenner gerettet haben und gegenwärtig in einem sehenswerten Zustand erhalten, gebührt große Anerkennung. ☐

Rainer Heinrich/al



FOTO: SLG. RAINER HEINRICH

Rostocker Spezialität: die ehemalige Eingangshalle des ersten Warnemünder Bahnhofs. Das Gebäude wurde bei der Streckenverlängerung zum neuen Fährbahnhof in Warnemünde im Jahr 1903 untertunnelt. Das Kuriosum verschwand erst im Jahr 1984 mit der Streckenelektrifizierung.

Entdecken Sie die Faszination der

Eisenbahn-Klassik

Mehr klassische Eisenbahn als bei jeder anderen Zeitschrift – das Versprechen gibt BAHN*Epoche* den Eisenbahnfreunden und allen ihren Lesern. Denn wir wissen: Wenn Sie könnten, würden Sie gerne die Zeit ein wenig zurückdrehen. BAHN*Epoche* dreht mit.



Über die Präsenz, Organisation und Routen sowjetrussischer Militärreisezüge sind bislang wenig Details und Fotografien bekannt. Dies ändert sich mit der Titelgeschichte der neuen BAHN*Epoche*, die gleichsam der 20-seitige Auftakt eines zweiteiligen Beitrages ist.

Obwohl bei der Baureihe 52 mit Abdampfkondensation die Quellenlage ähnlich dünn anmutet, reichen zwölf Seiten für die Entwicklung dieser hochspeziellen Lok im Nachkriegsjahrzehnt Westdeutschlands kaum aus.

Warum die Eisenbahn lange Zeit ein Refugium für die Sinne war, in der wir ewig Sinnlichen das Leben und Abenteuer fanden, wird in dem Essay über Eisenbahnfreunde und ihrem gepflegten Retro-Kult beleuchtet.

NEU

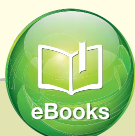
BAHN*Epoche* 22 • Frühjahr 2017

Best.-Nr. 301702

- Mit Gratis-DVD
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung
- € 12,–

✗ *Erstklassig recherchierte Berichte*
✗ *Hintergründige Reportagen*
✗ *Spannende Geschichten und informative Interviews*
✗ *Einzigartige Motive aus der Eisenbahnfotografie*

Lösen Sie die ***Fahrkarte*** für Ihre ***Zeitreise***





Jetzt als eBook verfügbar!



BAHN*Epoche*
1/2012
Best.-Nr. 301201-e

Je eBook € 9,99

BAHN*Epoche*
2/2012
Best.-Nr. 301202-e



Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

Nutzen Sie die Abovorteile

Mit dem BAHN*Epoche*-Jahresabonnement sparen Sie pro Ausgabe € 2,– gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen. Sie erhalten ein Jahr lang BAHN*Epoche* inkl. DVD druckfrisch frei Haus geliefert – insgesamt 4 Ausgaben für nur € 40,– (Ausland € 48,–).

Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen entweder

- **die DVD: Fernzüge der 1950er Jahre**
  Video-DVD, Laufzeit 31 Minuten

oder

- **das Buch: Fritz Willke – Fotograf und Archivar**
  176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover







www.vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100



Abo-Hotline:
0211/690789985
abo@bahnepoche.de

FOTO: DR. PHIL BROWN

In England ist USATC 5820 „Big Jim" als Museumslok auf der Keighley and Worth Valley Railway unterwegs, wie hier im Februar 2015.

Das Gegenstück zur deutschen Baureihe 52 waren die vom United States Army Transportation Corps (USATC) entwickelten S160-Kriegsloks, die eine fast weltweite Verbreitung erfuhren.

Uncle Sam's Dampfmaschine

Was die Reichsbahn kann, das können wir schon lange, dachte sich offenbar das für den von den USA kontrollierten Eisenbahnverkehr während des Zweiten Weltkrieges zuständige Transportkorps der US-Army: Bei den drei großen amerikanischen Lokomotivfabriken Baldwin, ALCO und LIMA fuhren von 1942 bis 1945 die für den weltweiten Einsatz konzipierten Kriegsloks der Bauart S160 im Minutentakt aus den Montagehallen.

Die Loks der Bauart S 160 basierten im Wesentlichen auf älteren Baldwin-Entwürfen mit der in den USA häufigen Achsfolge 1'D. Das USATC sorgte dafür, dass die neue, als „S 160 Class" bezeichnete Konstruktion möglichst einfach und schnell gebaut werden konnte. Daher besitzt diese etwa keinen Stahlgussrahmen, wie er zu dieser Zeit in den USA bereits Standard war, sondern nur einen einfachen Barrenrahmen. Auch andere Errungenschaften des US-Lokomotivbaus, wie beispielsweise Rollenlager,



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Im polnischen Jaworzyna Śląska (Königszelt) wird USATC 2438, die spätere Tr203-296 der PKP, für die Nachwelt aufbewahrt.

sucht man an ihr vergeblich. Das typische Klappern des primitiven Gestänges führte daher auch bald zum bekannten Spitznamen: Klapperschlange. Dennoch ist die S160 keine altmodische Lok, sondern kann mit einem leistungsfähigen, rund 1200 PS erzeugenden Heißdampf-Kessel aufwarten. In Verbindung mit einem kräftig di-



Einen langen Schnellzug hat 411 391 im August 1969 in der Nähe von Budapest am Haken. In der Regel waren die von der ungarischen MÁV übernommenen, früheren S160 jedoch im Güterzugdienst gut ausgelastet.

mensionierten Zweizylinder-Triebwerk befördert die Lok auch längere Güterzüge noch mit bis zu 75 km/h. Um die S160 in aller Welt freizügig einsetzen zu können, glich man ihr Lichtraumprofil dem in Großbritannien üblichen und damit dem kleinsten für Normalspur an. Zudem wurde die Achslast auf lediglich 16 Tonnen ausgelegt.

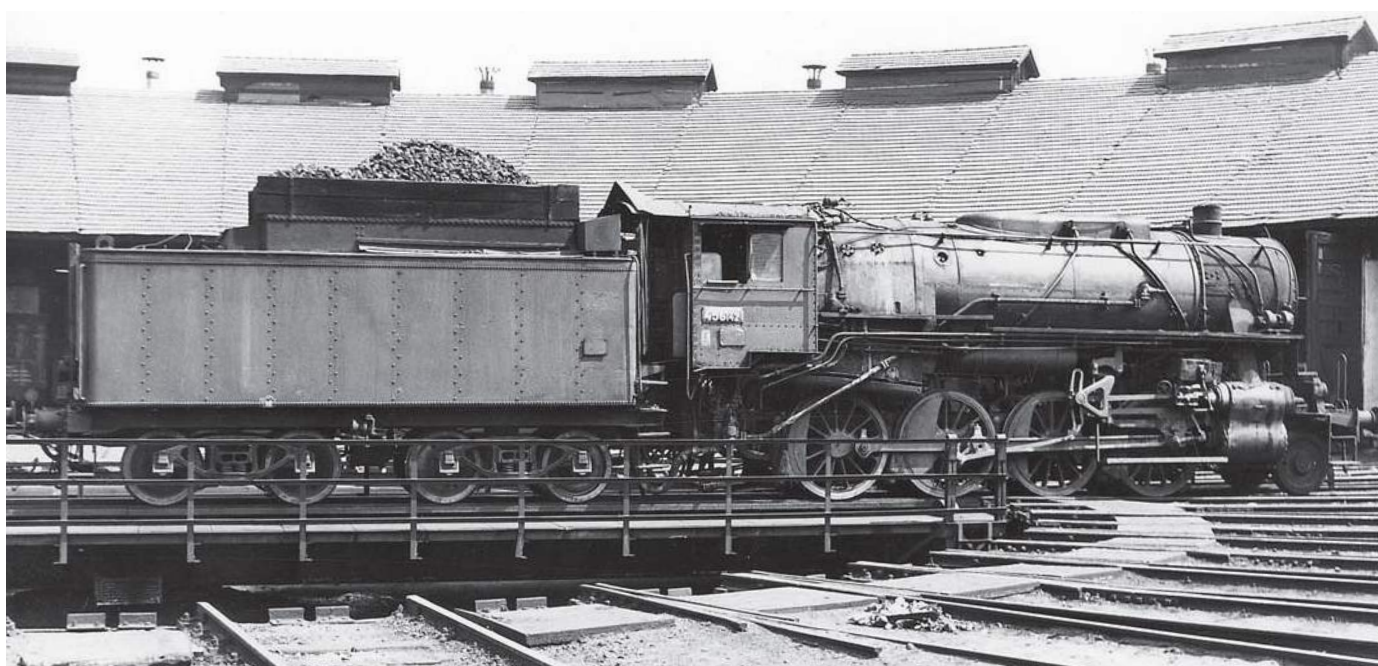
Schon kurz nach dem Krieg waren die S160 über ganz Europa verteilt. Besonders für osteuropäische Staatsbahnen waren die Klapperschlangen bald mehr als nur eine kurzfristige Überbrückung des kriegsbedingten Lokomotivmangels. Vielmehr waren die Maschinen etwa bei der PKP in Polen oder der MÁV in Ungarn eine preiswerte und rasch umsetzbare Möglichkeit, den völlig veralteten, oft noch aus uralten Nassdampf-Veteranen bestehenden Güterzuglok-Bestand grundlegend zu erneuern. Daher wurde die S160 auch bei vielen Bahngesellschaften nachträglich noch stärker an die (kontinental-)europäischen Verhältnisse angepasst und beispielsweise mit höheren Schornsteinen, neuen Führerhäusern und einer landestypischen Zusatzausrüstung, etwa im Bereich der Beleuchtung, versehen. So entstanden Dampfloks, denen man ihre amerikanische Herkunft oft erst auf den zweiten Blick ansah.

Gebaut für eine Dekade, jahrzehntelang in Betrieb

Die derart ertüchtigten früheren USATC-Maschinen blieben dann auch nicht bloß fünf Jahre, sondern bis in die 1970er-Jahre im Einsatz. Erst zu dieser Zeit waren die robusten Kessel verschlissen, und ein Austausch lohnte sich selbst für ärmere Bahnbetriebe in der Ära des auf Hochtouren laufenden Traktionswandels nicht mehr.

Auch wenn es die S160 im Vergleich zur Baureihe 52 nur auf etwas über 2000 gebaute Exemplare brachte, so darf man ihr doch zu Recht den Titel der einst weltweit am stärksten verbreiteten Dampflokomotive zugestehen. Von Amerika über Europa bis Asien, praktisch überall waren die Klapperschlangen erfolgreich. Immerhin blieb ein gutes Dutzend S160 allein in Europa erhalten. Wer eine betriebsfähige Klapperschlange sehen möchte, muss sich nur in den Norden Englands begeben: Auf der zwischen Leeds und Manchester gelegenen Museumsbahn Keighley and Worth Valley Railway kann die USATC-Lok 5820 noch heute im Einsatz bewundert werden. Die 1977 aus Polen in das Land ihrer Indienststellung zurückgekehrte Maschine trägt seit drei Jahren sogar wieder den authentischen grauen USATC-Lack. □

Alexander Bergner



FOTOS (2): HERBERT STEMMLER

In der Tschechoslowakei wurde die S160 zur Baureihe 456.1. Im Mai des bewegten Jahres 1968 stand 456 142 noch für die ČSD unter Dampf.

Im Fuhrpark der DB Netz AG wurde ein Generationenwechsel eingeläutet. Moderne Bahndienstfahrzeuge für unterschiedlichste Aufgaben rollen auf hiesige Schienen.

MISS-Wahl



Der damals ebenfalls noch ganz neue Diagnose-Verbrennungstriebwagen (DVT) 702 201 durchfährt am 29. August 2016 bei einer Fahrwegmessung mit gehobenem Mess-Stromabnehmer von Hanau kommend den kleinen Bahnhof Wirtheim in Richtung Fulda.

Eine kleine Revolution findet zurzeit bei der Erneuerung der Mess- und Instandhaltungsfahrzeuge der DB Netz AG statt. Bisher sind in diesem Bereich die unterschiedlichsten Fahrzeugtypen im Einsatz. Von industriellen Sonderkonstruktionen bis hin zu in DB-eigenen Werkstätten umgebauten Altfahrzeugen, etwa aus ehemaligen Schienenbussen der Baureihe VT 98 oder 614-Triebzügen, ist ein vielfältiger Fahrzeugpark im Bestand. Dadurch gestalten sich Wartung, Unterhalt und Verfügbarkeit nicht gerade einfach und günstig.

Nun wird auch in diesem Bereich im Rahmen von Neubeschaffungen eine starke Vereinheitlichung des Maschinenparks angestrebt. Dazu setzt DB Netz auf eine neue, von Plasser & Theurer entwickelte und standardisierte Fahrzeuggeneration. Diese modular aufgebaute Fahrzeugplattform nennt sich „Multifunktionale Instandhaltungsfahrzeuge für die Schieneninfrastruktur“, kurz MISS.

Über einen Rahmenvertrag kann die DB Netz AG nun MISS-Fahrzeuge für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke abrufen, man könnte es auch eine MISS-Wahl der besonderen Art nennen. Alle Fahrzeuge aus dieser Plattform haben unter anderem Folgendes gemeinsam: die vierachsige Ausführung, einen dieselhydraulischen Antrieb und eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Die Fahrzeuge sind für den Einbau des Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) vorbereitet beziehungsweise zum Teil schon damit ausgestattet, was eine Befahrung etwa der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle (später Nürnberg – Berlin) ermöglicht. Das Lichtraumprofil ist so ausgelegt, dass auch die Netze der S-Bahnen in Ham-



Die MISS-Plattform wurde erstmals im Jahr 2014 auf der Berliner Bahnmesse Innotrans in Gestalt des 725 101/726 101 der Öffentlichkeit präsentiert (hier beim Messeaufbau in der Berliner Abendsonne am 17. September 2014).



Am 25. Mai 2016 konnte der neue Schienenprüfzug (SPZ) 719 301/720 301 beim Kopfmachen während einer Messfahrt im Hbf Frankfurt am Main beobachtet werden.

burg und Berlin, welche ein anderes Profil aufweisen, befahren werden können.

Für die modular aufgebauten Fahrzeuge gilt ein umfassendes so genanntes Gleichteileprinzip, welches die Wartung sowie Unterhaltung deutlich vereinfachen soll. Dazu wurde auch von der Deutschen Plasser Bahnbaumaschinen GmbH eine detaillierte Stückliste für Ersatzteile vorbereitet, die eine schnelle Beschaffung ermöglicht. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG wurde zudem ein genauer Instandhaltungsplan erarbeitet, der eine schnelle und kurzfristige Ersatz- und Verschleißteileversorgung auch bei „ungeplantem Bedarf" sicherstellen soll. Damit will man eine sehr hohe Verfügbarkeit der MISS-Fahrzeuge ermöglichen.

Die Wartung der Fahrzeuge wird übrigens von der Deutschen Bahn selbst durchgeführt. Es wurde nicht, wie heute oft üblich, ein Full-Service-Paket mit dem Hersteller abgeschlossen. Gebaut werden die MISS-Fahrzeuge im Plasser & Theurer-Werk in Linz/Österreich. Aktuell wurden aus dem Rahmenvertrag schon fünf verschiedene MISS-Fahrzeugtypen abgerufen und ausgeliefert.

Als Erstes wurde auf der Innotrans 2014 in Berlin ein zweiteiliger Gleismess-Triebzug (GMTZ) in Gestalt des 725 101/726 101 vorgestellt. Der Messzug besteht aus einem motorisierten Trieb- und einem an-

Der Generationenwechsel begann im Jahr 2014

triebslosen Steuerwagen. Mit dem Zug werden Messungen der Gleisgeometrie durchgeführt. Außerdem dient er der Schwellendiagnose und der Lichtraumprofilmessung. Dafür ist auf der Stirnseite des 726 101 eine auffällige Lichtraumprofilmesslehre montiert.

Im Dezember 2014 wurde mit dem 702 201 dann ein einteiliger Diagnosetriebwagen (DVT) auf Basis der MISS-Plattform ausgeliefert. Mit ihm werden Mess-



Interessant ist die Anschriftentafel des 720 301, der hier auch die Fahrzeugbezeichnung D-DB 99 80 9360 006-7 trägt.

aufgaben im Bereich der Oberleitung und der Gleisgeometrie durchgeführt. Das Fahrzeug ist dazu mit einem Mess-Stromabnehmer ausgerüstet. Die neuen DVT werden vermutlich auch die letzten klassischen Turmtriebwagen der Baureihe 701



Das nagelneue Tunnelinspektionsfahrzeug (TIF) 705 101 durcheilt am 26. Juli 2016 den Bahnhof Retzbach-Zellingen.



Am 12. Dezember 2016 konnte während einer Probefahrt der neueste MISS-VT beobachtet werden. Als Instandhaltungsfahrzeug für LST (Leit- und Sicherungstechnik) machte 740 101 Station in Fulda. Der montierte Schneebesen wird in Zukunft nur bei Bedarf mitgeführt.



Jedes MISS-Fahrzeug trägt ein Fabrikschild (Achtung, Sammeln noch verboten!), so auch TIF-705 102: Hier sind die Fabriknummer 6359 und das Baujahr 2016 eingetragen.

und 702 ersetzen, deren letzte Vertreter, umgebaut zu Diagnosefahrzeugen für die Oberleitung, noch bundesweit eingesetzt werden. Die Baureihe 701/702 wurde einst aus den klassischen Schienenbussen des Typs VT 98 abgeleitet und von der Industrie neu an die DB abgeliefert.

Das Ende der Mess-Schienenbusse ist nah

Im Februar 2015 folgte mit dem 719 301/720 301 ein zweiteiliger neuer Schienenprüfzug (SPZ), der wieder aus einem Motor- und einem antriebslosen Steuerwagen besteht. Sein Aufgabenbereich ist die Schienenprüfung mittels Ultraschall und Wirbelstrom. Außerdem können Messaufgaben an der Oberleitung und der Gleisgeometrie durchgeführt werden. Zusätzlich sind verschiedene Videoinspektionssysteme montiert. Für das Jahr 2017 ist die Lieferung eines zweiten SPZ vorgesehen.

Auf der Innotrans 2016 wurde auch ein neues Tunnelinspektionsfahrzeug (TIF) vorgestellt. Auf der Messe in Berlin war dabei TIF 705 102 zu sehen. 705 101 befand sich zu diesem Zeitpunkt schon im Einsatz. Der TIF wird der Prüfung, Kontrolle und Überwachung der etwa 700 Eisenbahntunnel im deutschen Schienennetz dienen. Dazu befindet sich auf der Fahrzeugplattform eine große Kabine mit Führerraum sowie Mess- und Sozialeinrichtungen. Am anderen Fahrzeugende wurde eine drehbare Hubbühne verbaut, in der der zweite Endführerstand integriert ist. Zwischen den beiden Kabinen platzierte man eine Arbeitsplattform mit weiteren Hubbühnen und Arbeitseinrichtungen.

Das neueste MISS-Fahrzeug ist 740 101, ein schweres Nebenfahrzeug mit der zusätzlichen Nummer D-DB 99 80 9120 002-7 für Bahndienstfahrzeuge. Gebaut wurde es ebenfalls bei Plasser & Theurer in Linz unter der Fabriknummer 6360 im Jahr 2016. Es wird als Instandhaltungsfahrzeug für Leit- und Sicherungstechnik (LST) dienen und in den nächsten Wochen dem Betrieb übergeben werden. Besonders bemerkenswert ist der große Besen für die Schneeräumung, der sich an einer der beiden Stirnseiten festmachen lässt. Dieses Anbaugerät wird künftig nur bei Bedarf am Fahrzeug montiert sein.

Die DB Netz AG wird in den nächsten Jahren weitere MISS-Fahrzeuge aus dem Rahmenvertrag bei Plasser & Theurer abrufen. Der neue Weg zur Vereinheitlichung des Instandhaltungsfahrzeugparks durch MISS ist sicher auch dem Umstand geschuldet, dass sich so manche teure Neu- und Sonderkonstruktion der letzten Jahre in diesem Bereich nur einer sehr kurzen Lebensdauer erfreuen konnte. So war hier unter anderem die Ersatzteilbeschaffung nicht mehr gewährleistet und der Unterhalt der oftmals nur als Einzelstücke beschafften Fahrzeuge gestaltete sich äußerst kostenaufwendig. Ob die MISS-Wahl nun ein Erfolgskonzept ist, wird sich noch zeigen. □ *Stephan Karkowski/al*



FOTOS: STEPHAN KARKOWSKI

Der geräumige Führerstand des 726 101 stellt für das Fahrpersonal in Sachen Komfort einen deutlichen Fortschritt gegenüber so manchem Vorgängermodell dar.

JETZT NEU!
Soeben erschienen

Ton Pruissens Filmschätze



Deutsche Dampfraritäten unterm Halbmond

Unternehmen Sie mit Ton Pruissen eine außergewöhnliche Zeitreise in die Türkei, die bis in die 1980er Jahre ein richtiges Dampfparadies war. Auf herrlichen Strecken waren dort vor allem Raritäten aus deutscher Produktion unterwegs. Dieser Film zeigt aber auch solche Giganten wie den „Skyliner“ aus US-Produktion.

Laufzeit 67 Minuten Best.-Nr. 3507 • € 22,95





Reichsbahn-Dampf Teil 1

Ton Pruissens einmalige Filmschätze – jetzt exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt herrliche und bisher meist unveröffentlichte Filmszenen aus den glorreichen Jahren des Reichsbahn-Dampfbetriebs. Erleben Sie eindrucksvollen Normalspur-Dampf im Norden der DDR und vor allem die letzten Jahre der Prignitzer Schmalspur-Herrlichkeit. Ein einmaliges Zeitdokument!

Laufzeit 50 Minuten Best.-Nr. 3506 • € 22,95







VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100
bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
RIOGRANDE Dampf • Reise • Abenteuer FILM-EXPRESS
www.facebook.de/vgbahn

Im Depot Plovdiv warten eine ehemalige DRG-50 (BDZ-Reihe 14) und die abgestellte E-Lok 44 058 auf bessere Zeiten, die wohl nicht kommen.

Terra incognita

Relativ unbekannt ist das Eisenbahnwesen in Bulgarien. Das Balkan-Land ist aber auf jeden Fall eine Reise wert. Es ist ein Trip in eine fremde Welt – auch auf Schienen.



Das Depot Sofia Vassil Markov erscheint in Teilen wie ein Schrottplatz. Neben einer Reihe 45 steht hier 04.25, unverkennbar österreichischen Ursprungs. Sie ging aus dem ÖBB-Prototypen 2020.01 hervor und wurde in 50 Exemplaren von SGP gebaut.

Die Geschichte der Bulgarischen Staatseisenbahnen ist eng mit der Geschichte Bulgariens verknüpft. Die beiden ersten Bahnlinien wurden im Jahr 1866, vor der bulgarischen Unabhängigkeit, noch unter osmanischer Hoheit gebaut. 1874 verkaufte das Osmanische Reich seine Anteile an der Bahnlinie Ruse – Varna an den deutschen Investor Baron Maurice de Hirsch, dem damit das gesamte damalige Eisenbahnnetz im heutigen Bulgarien unterstand. Nach der Unabhängigkeit Bulgariens begannen 1878 Verhandlungen zwischen der Regierung und Baron Hirsch über den Kauf der Bahnstrecke Ruse – Varna durch den neuen Staat. 1885 verabschiedete das Parlament ein Gesetz, das vorsah, dass die Bahnstrecken in Bulgarien Eigentum des Staates sind und von ihm betrieben werden. 1888 wurde die Bulgarische Staatsei-

senbahn BDZ gegründet; 1899 umfasste das Netz 1044 Kilometer.

Die Beziehungen zwischen Deutschland und Bulgarien reichen mehr als 1000 Jahre zurück. Nach der so genannten nationalen Wiedergeburt Bulgariens im 19. Jahrhundert und der Unabhängigkeit nach dem Türkisch-Russischen Krieg wählte das Land 1879 aufgrund der Auflagen des Berliner Kongresses und auf Empfehlung des russischen Zaren einen deutschen Regenten: Fürst Alexander Battenberg. Seit dieser Zeit bauten sich enge Kontakte zu Verwaltung und Militär des Deutschen Reiches auf, aber auch enge Wirtschaftsbeziehungen und ein reger kultureller Austausch. Im

Deutsche Spuren auf dem Balkan

Eisenbahnwesen ist der deutsche Einfluss unverkennbar. Die bulgarischen Einheitsloks der 1930er- bis 1940er-Jahre basieren auf den Grundprinzipien der deutschen Einheitsloks und wurden für die heimischen Bedürfnisse weiterentwickelt.

1963 wurde die Linie Sofia – Plovdiv elektrifiziert und 1964 die erste zweigleisige Bahnstrecke zwischen Sindel und Varna eröffnet. Nach der politischen Wende im Jahr 1990 setzte in der Verkehrspolitik ebenfalls eine Wende hin zum Individual-



KARTE: WIKIPEDIA

Das aktuelle bulgarische Schienennetz.



Derzeit das Glanzstück der historischen BDZ-Dampfflotte: Die 1'F2'-Maschine 46.03 (Ciegielski, 1931) wird im Depot Sofia für den nächsten Sonderzugeinsatz vorbereitet.



Der vierteilige Desiro 31 019 in zeitgenössischem Outfit überholt auf der Strecke Stara Zagora – Sofia ein bäuerliches Gespann mit einer „ES“.



46.03 passiert bei Stolnik mit einem Sonderzug für britische Eisenbahnfreunde die Ausläufer des Stara Planina (Balkangebirge).



Im neuen Look der BDZ läuft 46 205 mit ihrem Expresszug aus Sofia kommend in den Bahnhof von Kazanlak ein. Die Reisezugwagen hingegen machen keinen so frischen Eindruck.

verkehr ein. Dies führte zu einem schleichenden Rückgang der Verkehrsleistungen auf der Schiene und damit einhergehend zu einer Vernachlässigung von Fahrzeugpark und Infrastruktur. Von 1990 bis 1995 halbierte sich die Transportleistung der BDZ: Im Personenverkehr von 103 auf

Geringe Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene

58 Millionen Passagiere und im Güterverkehr von 63 auf 32 Millionen Tonnen. 2002, im Jahr des Beitritts zur EU, war der vorläufige Tiefstand bei den Transportleistungen erreicht: Diese lagen bei zirka 33 Millionen Passagieren und 18 Millionen Tonnen Güter. Seitdem stagnieren die Zahlen auf niedrigem Niveau. Zum 1. Januar 2002 mussten die bulgarischen den europäischen Eisenbahnnormen angepasst werden. Die Bahn wurde in eine Betreiber- und eine Infrastrukturgesellschaft umgewandelt. Das Schienennetz hatte zu diesem Zeitpunkt eine Länge von 4294 Kilometern bei einem Elektrifizierungsgrad von etwa 63 Prozent. Nach dem Beitritt zur EU stellte diese dem Land Fördermittel in Milliardenhöhe bereit, von denen allerdings nur rund 55 Prozent abgerufen wurden. Gründe sind eine überbordende Bürokratie und die Auflage, dass der bulgarische Staat bis zu 25 Prozent der Fördersumme aus eigenen Mitteln beisteuern muss. Im neuen Planungshorizont von 2014 bis 2020 wurde ein Betrag von 1,4 Milliarden Euro für infrastrukturelle Maßnahmen im Verkehrswesen bereitgestellt. Bleibt zu hoffen, dass dieses Mal alle Finanzmittel abgerufen werden und dann auch die Bahn mit integrativen Konzepten davon profitiert.

In die bulgarische Netzinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren sichtbar einiges investiert. So erhielten die Hauptstrecken Sofia – Plovdiv – Svilengrad (– Türkei) und Sofia – Pleven – Varna einen neu-



Auf der Stichstrecke von Levski zum Donauhafen Svishtov ist die 2’D1’-Lok 03.12 bei Oresh unterwegs. Dort sind noch einige Fördermittel der EU nötig für den Aufbruch in die Moderne.

en Oberbau. Der Hauptbahnhof Sofia wurde umfassend modernisiert, wie viele andere Bahnhöfe an den sanierten Strecken. Was aber fehlt, ist ein abgestimmtes Konzept für die Infrastruktur bei gleichzeitiger Entwicklung des Angebotes. Was nützen gut ausgebaute Strecken und ein Hauptstadtbahnhof, in dem zu bestimmten Zeiten kein Zug auszumachen ist?

Auf unserer Rundreise durch Bulgarien lagen Licht und Schatten im Eisenbahnwesen dicht beieinander: Lange Reihen abgestellter Loks im unterschiedlichen Zustand des Verfalls, daneben Fahrzeuge, die hervorragend aufgearbeitet wurden, und auch Neulieferungen von Triebzügen wie

Zwischen Siechtum und Aufbruch in neue Zeiten

der Reihen 10 und 30. Auf die Betreiber wartet eine Herkulesaufgabe: Wie akquiriere ich Reisende und Güter? Hier ist der bulgarische Staat gefordert, mit lenkenden Maßnahmen Unterstützung zu leisten.

Der Triebfahrzeugpark der BDZ stammt größtenteils aus den 60er- und 70er-Jahren. Diese Fahrzeuge bilden das Rückgrat. Hauptvertreterin der Dieseltraktion sind die Reihen 06 (baugleich mit CFR-Baureihe 060 DA), 07 (entspricht der DR-Baureihe 131) und 55 (häufigste Lok in der BDZ-Flotte und vergleichbar mit der V 100). Im elektrischen Betrieb dominieren die Baureihen 42/43/44/45, die von 1964 bis 1983 von Skoda gebaut wurden und sich nur durch unterschiedliche Bremsen und Getriebeübersetzungen unterscheiden. Neueren Ursprungs ist die bis 1991 gebaute Baureihe 46. Sie geht auf eine ASEA-Konstruktion für die Schwedische Staatsbahn zurück, die von Electroputere (Craiova/Rumänien) in Lizenz für die CFR, die JZ und die BDZ gebaut wurde. Von 2005 bis 2008 lieferte Siemens jeweils 25 Desiros als Diesel- (Baureihe 10) und Elektrotriebwagen (Baureihen 30/31). Aufgrund des immer noch stagnierenden Fahrgastaufkommens sind von diesen neuen Fahrzeugen schon einige abgestellt.



16.01 (42 2761) fuhr von 2005 bis 2011 Sonderzüge und ist nun im Depot Gorna Orjahovitza witterungsgeschützt abgestellt. Sie dient als Ersatzteilspender für die betriebsfähige 16.27.

Wiederauferstehung möglich

Die BDZ wählte ab 1988 einige Dampfloks zur musealen Erhaltung aus und arbeitete sie betriebsfähig auf. Dazu gehörte auch die der preußischen G 7.1 ähnliche 26.26. Sie wurde 1908 von Henschel gebaut. Ein Einsatz der Lok erfolgte nur selten und das Museums-Programm geriet in Zeiten des totalen politischen und wirtschaftlichen Umbruches in Osteuropa in Vergessenheit.


FOTO: YOANA MLADENEVA

Inzwischen hat der Zahn der Zeit stark an der bulgarischen G 7.1 genagt. Aber es besteht jetzt die Hoffnung, dass die Lok (zumindest äußerlich) aufgearbeitet werden könnte.

Neben vier abgestellten E-Loks der Reihen 44/45 fährt die aus Rumänien stammende Diesellok 06 128 im weichen Abendlicht ins Bw Plovdiv.



Die 1'E1'-Maschine 609.76 des Depots Septemvri fährt bei Kostandovo über einen relativ ebenen Streckenteil. Sie hat den steilsten Abschnitt der Rhodopenbahn noch vor sich.

Ein Nischenprodukt, das einigermaßen floriert, ist die Flotte an historischen Lokomotiven. Es hat sich mittlerweile weltweit herumgesprochen, dass die BDZ interessante Lokomotivgattungen wie 2'D1'-

Dampfsonderzüge – ein nachhaltiges Geschäft

Schnellzugloks, die größte europäische Tenderlok mit der Achsfolge 1'F2', die schmalspurige Bahn durch das Rhodopengebirge und noch vieles andere zu bieten hat. Alle vier derzeit betriebsfähigen Normalspurlokomotiven, die in ihrem Aussehen den deutschen Einheitsloks ähneln, werden häufig vor Sonderzügen eingesetzt und verdienen so Devisen. Ihr Unterhalt wird nur aus diesen Einnahmen finanziert, was bisher gut funktioniert. Derzeit sind folgende BDZ-Normalspurloks betriebsfähig: 03.12 (2'D1'/1942), 05.01 (2'C1'/1941), 46.03 (1'F2'/1931) und 16.27 (1'E/1948), baugleich mit der DRG-Baureihe 42, vorgesehene Nummer: 42 2746. Sollten die Einnahmen aus den Sonderfahrten einen Überschuss erzielen, stehen weitere Dampfloks zur Aufarbeitung an (siehe Kasten). Am besten macht man sich selbst ein Bild vom Land und der Staatsbahn. Landschaftliche und kulturelle Höhepunkte und eine sehr freundliche Bevölkerung machen Bulgarien zu einem touristischen Geheimtipp, zumal das Preisniveau weit unter unserem liegt. Etwas Geduld ist allerdings angesagt. Beim Beantragen einer Besuchs- und Fotogenehmigung für das Depot Vassil Markov in Sofia bekamen wir gleich einen Eindruck von dem, was effiziente Arbeitsprozesse hemmt: Wir wurden in der Hauptverwaltung der BDZ rund drei Stunden durch die verschiedensten Abteilungen geschickt, um Stempel zu sammeln und letztendlich für zwölf Leva (sechs Euro) pro Person eine Genehmigung zu erhalten. Auch aus diesem Grund sollten wir unsere Anspruchsmentalität bei einer solchen Reise daheimlassen. ☐ *Rainer Schnell/al*



Ob hier im modernisierten Hauptbahnhof von Sofia einmal Züge mit zehn und mehr Wagen halten werden? Hoffen wir es für die BDZ und ihre potentiellen Kunden.

FOTOS: RAINER SCHNELL

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Schöne Erinnerung

Betrifft: „Meister am Regler und am Auslöser“, Heft 3/2017

Der Artikel ist eine schöne Erinnerung an die eigene Vergangenheit. Ich hatte im Frühjahr 1968 das Glück, Günter Meyer kennenzulernen. Nach dem Abschluss meiner Lehrausbildung im Raw Zwickau arbeitete ich unter Meister Erich Schröter in der Dampflokunterhaltung im Bw Aue. Als Fan der Dampftraktion war es folgerichtig, mit dem „Haus- und Hof-Fotografen“ in Kontakt zu kommen. Ein Besuch in seinem Fotolabor war eine Attraktion für mich. Ein Foto meiner damaligen Lieblingslok, der sächsischen XV HTV, die damals schon vor mehr als 30 Jahren ausgemustert worden war, hat heute noch einen Ehrenplatz in meiner Sammlung, genauso wie eine Aufnahme mit den damaligen Arbeitskollegen, welche auch in einem seiner Bücher erschienen ist. Günter Meyer hat mein bis heute bestehendes Interesse an der Dampftraktion wesentlich mit befördert, auch noch in meiner späteren beruflichen Tätigkeit in der Berufsfeuerwehr, etwa bei Kontakten zu ehemaligen Kollegen im Betriebsmaschinendienst, manchmal auch aus dienstlichem Anlass, wie bei Bahndammbränden an der Oberwiesenthaler Schmalspurstrecke. Leider ist davon heute fast nichts mehr übrig. Deshalb nochmals Dank an Günter Meyer, der mit seinen Fotos die Verkehrsgeschichte bewahrte.

Helmut Siegel, E-Mail

✉ Es gab noch mehr

Betrifft: „Manege frei!“, Heft 2/2017

Nach meiner Kenntnis produzierte Märklin Mitte der 70er-Jahre unter der Marke Primex verschiedene Wagen mit der Beschriftung „Sarassani“. Die Wagen wurden mit einem Straßenfahrzeug in Zirkusbeschriftung der Firma Wiking geliefert. Es handelte sich um vierachsige Flachwagen, beladen mit einem Straßenfahrzeug und zweiachsigen Wohnanhängern, sowie geschlossene Güterwagen, die auf einem Straßenroller mit moderner Zugmaschine angeboten wurden. Soweit mir bekannt, gab es auch eine dreiachsige Tenderlokomotive mit Sarassani-Beschriftung. Ein Umbauspezialist hat zu gleicher Zeit Roco-Zirkuswagen mit einer Sarassani-Lackierung angeboten, so dass ich auch den Elefantenwagen sowie drei weitere Wagen von Roco im Bestand habe. Von Piko gab es einen zweiachsigen Personenwagen als passenden Mannschaftswagen. Preiser hatte zur gleichen Zeit ein Zirkusset „Sarassani“ im Angebot, so dass es möglich war, Flachwagen mit den entsprechenden Wohn- und Gerätewagen zu beladen. Daher ist es mir möglich, auf meiner Anlage zwei abwechslungsreiche Zirkuszüge zu präsentieren.

Hans-Josef Melchior E-Mail

✉ 5. Eisenbahnpaket muss her

Betrifft: „Hilfspaket aus Brüssel, Heft 2/2017

Beim Trans-European-Network klafft nach bisherigen Planungen eine große Lücke, welche Südwestsachsen, einen der dichtest besiedelten Großräume der BRD betrifft, die mit der Verlängerung der aus Portugal und Spanien kommenden Linie und nach Mannheim führenden Atlantic-Linie geschlossen werden könnte. Diese ICE-Strecke bis Dresden und Breslau sowie eine Nord-Süd-Verbindung von Leipzig über Gera, Plauen und Hof bis Nürnberg müssen in einem fünften Eisenbahnpaket eingearbeitet werden.

Ulrich Neef, 08529 Plauen

✉ Überraschung inklusive

Betrifft: „Drehstrom in Serie“, Heft 2/2017

Als langjähriger regelmäßiger Leser des MEB schätze ich Ihre Rubrik Probefahrt sehr. Da ich schon längere Zeit auf ein zeitgemäßes Modell der Baureihe 120 gewartet habe, war die Bestellung der neuen Trix-120 aufgrund Ihrer wohlwollenden Beurteilung nur Formsache. Etwas überrascht war ich beim Vergleich der neuen mit meiner alten Trix-120 (Modell 22453 von 2002). Rein modellmäßig finden sich fast keine Unterschiede zwischen dem damaligen Kunststoff- und dem aktuellen Metallgehäuse. Sogar die Bügelgriffe an den Lokfronten sind nach wie vor nur angegossen. Die Fenstereinsätze haben schon früher sehr gut gepasst und auch sonst hatte die alte Lok fast alles Gute an Bord, was Sie nochmals – zu Recht – loben. Wirklich neu und zeitgemäß sind der neue Allradantrieb, der endlich auch bei Märklin/Trix zunehmende Verbreitung findet und die neuen Stromabnehmer. Auch die Soundqualität aus Göppingen wird immer besser, erreicht aber noch nicht die Qualität von ESU und ZIMO. *Reinhard Kaiser, E-Mail*

✉ Baureihennummer unklar

Betrifft: „Die stiefmütterlich behandelte BR 42“, Heft 3/2017

Ein Modell von Märklin der Baureihe 42 ist Klasse. Bereits in den 50er-Jahren haben meines Wissens Trix und die damals noch nicht verstaatlichte Firma Gützold je ein Modell dieser bulligen Lok gefertigt. Im Modelleisenbahner 6/54 wurde eine detaillierte Bauanleitung für ein Modell mit Brotankessel veröffentlicht, das ich nachgebaut habe. Allerdings glaube ich, dass sich Märklin bei der Ordnungsnummer 1417 geirrt hat. Laut Lokarchiv 2 (VEB-Transpressverlag) wurden während des Krieges für die DRG 865 Maschinen gebaut. Da nach dem Kriegsende in Floridsdorf und in Polen noch Nachbauten erfolgten, kam diese Baureihe auf insgesamt 1063 Stück.

Ulrich Schulz, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Märklin hat das schon richtig gemacht. Die Nummerierung bei den so genannten Kriegsloks wie der 42 weist immer wieder größere Lücken auf, da die Loks nicht wie geplant abgeliefert wurden.

www.transsib.de

Auf einer langen Reise

Eine informative Internetseite für alle, die eine Fahrt mit der Transsibirischen Eisenbahn planen.

■ Für viele Eisenbahnfans ist eine Reise auf der Transsib ein absoluter Höhepunkt. Nicht wenige scheuen aber die Kosten einer organisierten Tour, trauen sich jedoch auch keine Fahrt auf eigene Faust zu. Genau für diejenigen ist diese Website gedacht, denn sie bietet einen ausführlichen Einblick in die Thematik Transsibirische Eisenbahn. Es finden sich aktuelle Fahrpläne, Tipps und Tricks für die Zeit im Zug und nicht zuletzt auch Infos zu Land und Leuten. Die Internetseite weist ein modernes Layout auf und ist klar strukturiert aufgebaut, nur das ungewohnte, unnötig lange Scrollen der Seiten von links nach rechts trübt den guten Eindruck ein wenig.

www.eisenbahn-postkarten-museum.de

Grüße von der Eisenbahn

Erst seit kurzem gibt es im Netz ein virtuelles Museum für alte Eisenbahn-Postkarten.

■ Der Oschatzer Postkartenfreund Günther Hunger hat eine große Sammlung an Postkarten mit Eisenbahnmotiven zusammengetragen, die er seit Februar 2017 für jedermann öffentlich einsehbar im Internet präsentiert. Rund um das Thema Eisenbahn findet man hier Postkarten aus vielen Jahrzehnten und aus aller Welt. Die Karten werden in angemessener Bildgröße präsentiert. Dass die Seiten noch im Aufbau sind, bleibt zwar nicht ganz unbemerkt, aber das Seitenlayout macht mit seinem zeitgemäßen Aufbau und der einfachen Navigation schon einmal Lust auf mehr.

www.baureihe601.de



Die Design-Ikone im Netz

Dem VT 11.5 ist eine Internetseite gewidmet.

■ Jedem, der vom TEE nicht genug bekommen kann, sei an dieser Stelle ein Blick auf diese Webseite empfohlen. Dort findet man zahlreiche schöne Fotos aus allen Einsatz-Epochen dieses Luxuszuges. Unter anderem sind Bilder des „Italy-Express" zu sehen, ein VT 11.5, welcher in den 1990er-Jahren in Italien fuhr und vor rund zehn Jahren als Restaurantzug „Blue Star Train" nach Deutschland zurückkehrte. Statistiker unter den Eisenbahnfreunden werden sich über die Stationierungs- und Ausmusterungsdaten zu vielen TEE-Fahrzeugen freuen, die auf die Website gestellt wurden. Daneben gibt es beispielsweise noch Links zu Seiten, die sich mit den bislang erschienenen Modellen des TEE beschäftigen. Leider ist die Internetseite über den VT 11.5 ein wenig unübersichtlich.



MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

Verkaufe original DR Rangiersignal Ra11b/Ra12 funktionstüchtig und gut erhalten, sowie Lokschild 120131-8 (DR V 200). Tel.: 0341/4614711.

E 50 Handarbeitsmodell im Maßstab 1:10 – gebaut von der Krupp-Lehrwerkstatt im Jahre 1959. Standmodell. Interessenten kann ich Fotos zusenden. K. Kreußel, Rosensteinstr. 113, 70191 Stuttgart.

Archivauflösung Eisenbahnlehrbücher, Vorschriften, DB-Buchfahrpläne, Fachzeitschriften gebunden – einzel, Sonderdrucke, historische Bücher, Vorschriften DR, DB Lehrdias 1941 bis 68, Stellwerksbeschreibungen, Bekleidung, Sammelteller Dampflok, Museumsbahnzubehör usw. Liste gegen Freiumschlag von Franz Grobe, Strandstr. 28, 25997 Hörnum.

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Zahnräder, Stirnräder, Ritzel. Einzelanfertigung schnell, günstig, bis M1. www.shop.kkpmo.com.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

„Der Modelleisenbahner" Hefte der Jahrg. 1956–1974 abzugeben, Gebrauchsspuren. Kontakte unter f.bretschneider@vodafone.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB Stainz-Umbau zur BR 99, Piko BR 80 anal. je € 240,– div. für Spur G wegen Hobbyaufgabe abzugeben. Legler, 19288 Ludwigslust, Tel.: 03874/29298.

Märklin Spur I, v. 2003–2014 3 Loks, Krokodil, E 44, DB 91, 3 SBB-Wagen, Gleismat. ca. 1.000,– (4 Weichen), Trafo 6002 + Contr. Unit v. Sammler, Neuwert € 4.200,–, zu verkaufen für € 2.100,–. Bei Abholung € 1.950,–. Tel.: 040/5252251, rudolph.jub@wtnet.de.

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Verkaufe: Schrankenposten, Fertigmodell, Ziegel, Spur 1, von Stangl Laser-Cut, fein gesupert € 190,–. Spur 1 KM1 Dampflok, Epoche 1, fein gesupert, badische IV h, 1a-Zustand € 2.850,–. Bei Selbstabholung Vorführung auf Anlage. Tel.: 06181/690354.

Großes Angebot an Spur 0 von ETS, Paya, Buco. Schienen von Lenz, ETS, Lionel, zum Großteil neu. Diverse Bahnhöfe, Signale, viel Zubehör. Außerdem Loks, Waggons in Fine-Scale (Fulgurex, SMF, Spring u.a.). Tel.: 07042/22985.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Verk. H0 Rivarossi BR 58 HR2093 DR € 250,–; Piko H0 BR 118 DR 59560 € 75,–; Piko H0 BR 38²⁻³ DR 6333/010 € 50,–; Gützold H0 Gehäuse V 180 218 DR € 35,–. Tel.: 03771/5644300.

Private Sammlungsauflösung H0 2-Leiter orig. verpackt u.a. Roco, Piko, Liliput, Gützold, Fleischmann. Bitte die Bestandsliste frei anfordern. Tel.: 0351/6538007, E-Mail: kledermann@gmx.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Von Privat an Privat: Fleischm., Roco, Epoche II, III, IV, Diesel- u. E-Loks sowie Personen- u. Güterwagen, zwei Wendel mit Gewindstangen und sehr viel Zubehör. Alles digital. ESU Comander 50200, Lenz Module u. LS100 und vieles mehr. Tel.: 0172/2819081.

www.modelltom.com

www.carocar.com

H0-Lok m. DCC: Roco 63642 DB 111 Vampire € 175; 63814 DB 114 € 95; 62501 SBB 484006 € 120; US-Diesel Kato 37-6531 SD38-2 DMIR € 95; 37-6482 dto. EJE € 95; Atlas 7145 RS1 € 50. Originalkarton, wenig gefahren, Preise VB. gjhtk15@arcor.de.

www.lokraritaetenstuebchen.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

H0 Sammlungsauflösung, nicht gelaufen, alles sauber, staubfrei verpackt, Lok, Wag., Gebäud., Zubehör, komplett an Liebhaber abzugeben. Fischer, Tel.: 0171/7235995.

www.moba-tech.de

Märklin 3131 Diesellok BR 361 € 40,–; Mä. 34080 Dampflok BR 10 € 170,–; Mä. 37530 E-Lok BR 120.1 150 J. Märklin mit Zertifikat € 220,–; Mä. 94210 Krombacher Bierzug mit Diesellok u. 2 Waggon € 60,–. rolf_seifert@freenet.de.

www.modelleisenbahn.com

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.zuz-modellbahn.com

Privater Modellbahnverkauf: Loks, Schienen, Waggons, Sondermodelle, Raritäten, Gebäude, Zubehör, Dekomaterial, alles für H0. Fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt unter **www.modellbahn-verkauf.de** oder Tel.: 02932/33884.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.d-i-e-t-z.de

Märklin und Brawa H0, Loks, AC, zu verkaufen. Alle Modelle unbespielt, neuwertig und originalverpackt. Kontakt Tel.: 02306/965049, E-Mail: edmund.ebeling@yahoo.de.

Verk.: Märklin Hamo BR 38 neu OK m. Wannentender OK € 145. Liliput (Bachmann): Tenderlok Feldschlößchen grün 3-achsig neu OK € 95; BR 91604 neu OK € 95; BR 18478 DB neu OK € 145. Roco: BR 3253 Krokodil Kuppelstangen Blindwellen neu OK 2 Stromabnehmer € 165; 501815 DB neu OK € 195; BR 410521 Öltender neu OK € 220; BR 57 preuß. G 10 grün neu OK € 175. Gützold BR 522006 grau neu Kondenstender € 85. Trix Express BR 92692 neu OK € 125. Roco BR 01150 Holzkasten mit Buch neu € 195. Liliput Rheingold Express 5 Wagen neu OK € 95. Tel.: 0385/5559076.

www.jbmodellbahnservice.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Roco: E 118 grün € 85; S-Bahn-Zug ET 420 DB € 110; Triebw. Zug „de Blockendos" € 100; BR 1045 ÖBB Montaf. Bahn € 90; V 290 DB rot € 75; V 212 DB Cargo € 100; E-Lok SNCF BB 8100 € 75; E-Lok SNCF grün € 75; E-Lok NL 1100 blau € 75. Trix: BR 73 K. bay. Stb. € 90; V 36 schw. € 50; Dampfsp. Lok schw. € 106; Set BR 92 KPEV m. 4 Wagen € 170. Brawa: E 142 DB Ep. V € 145; Köf II Werkslok blau € 80. Liliput: bad. BR 75 blau € 90; Tigerli NSB Werksbahn € 70. Alle Loks unbespielt in OVP. Tel.: 07578/9336370.

www.suchundfind-stuttgart.de

PRINT + INTERNET

ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · Modell Eisen Bahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 6/2017: 05.04.2017

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahn-leisnig.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Auflösung einer H0-Sammlung: ca. 80 Lokomotiven von Fleischmann, Piko, Günther, selbstgebaute Merker + Fischer, 400 Waggons, sehr viel Zubehör u.a. Signale. Nur komplett gegen Gebot abzugeben. Tel.: 089/879384.

www.modellbahnritzer.de

www.puerner.de

Verkaufe große Modellautosammlung (ca. 400 Stück) von Herpa, Roco, Wiking im Maßstab 1:87 ab 1975. Darunter auch einige Wertvolle aus den 70er-Jahren. Nur komplett zu verkaufen. Tel.: 089/879384.

www.mbs-dd.com

www.modellbahn-pietsch.com

Verk.: Mä. 37582 Aussichts-Triebwg. BReLt1999DRG olivgrün/beige „Gläserner Zug" Soundfunktionen MFX dig. Zustand: ladenneu, Originalverpackung, Betr.-Nr. 1999, Inneneinrichtung, 28 Fahrgastfiguren VB € 240,–. Tel.: 02261/24142 (ab 12 Uhr).

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Verkaufe TT, DDR, 76 Waggons mit Verpackung, 60 Gebäude, fertig gebaut, meist Auhagen, 85 Straßenfahrzeuge und Diverses, Liste anfordern. Tel.: 0365/8002933, e_rossmann@web.de.

Spur TT: Verkaufe wegen Hobbyaufgabe 19 Loks, Dampf, Diesel, E-Lok, Triebw., 70 Wagen Personen- + Güterw., umfangreiches Zubehör z.B. Gleis, Weichen, Autos, Ersatzteile usw. Alles ca. 1 bis 4 Jahre alt, nur gesamt für € 3.500,– verhandelbar. Tel.: 0371/27557075 oder 0176/21433529 bzw. banane737@gmx.com.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahnservice-dr.de

Roco Line: 5 Bogenw. rechts Rad 5/6 je € 20,–; 4 BW links Rad 5/6 je € 20,–; div. 15° W. r. u. l. je € 13,–. Alle Weichen neu u. in OVP. Tel.: 07578/9336370.

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Berg+Bromann Gleisbesetztmeldung, 1x Stromversorgung SV, 2x Freimeldebaustein FM, 1x Relaisbaustein RV, 1x Fahrstromgrenzüberwachung FGÜ, 2x Entkoppler EK, Zubehör und LED, alles zusammen € 50,–. Tel.: 0511/98249315, Fax 282840.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Originale von 1845 (!) bis 1990: Verkaufe deutsche Kursbücher, Fahrpläne, Fahrkarten und Übersichtskarten. Privatsammlung von Eisenbahnfan. Kostenlose Liste per Post/E-Mail/Tel/SMS anfordern bei: Christoph Gottschalk, Burgstr. 26, 03046 Cottbus, cgott@gmx.de, Tel.: 0041/763366090 (Schweizer Handy, da wochentags als Pendler auswärts arbeitend). Faire Preise, nur Originale und gratis Versand.

Sammlungsauflösung: Umständehalber muss ich meine große Sammlung an Eisenbahnbücher (neue und antiquarische), Kursbücher vieler Länder (ungebrauchte Exemplare wie auch alte gebrauchte Sammlerstücke), Eisenbahnkarten/-atlanten, Eisenbahnzeitschriften, Bahnfotoserien, Bahnreiseführer usw. auflösen. Viel Rares! Verlangen Sie meine Listen. Egon Minikus, Hinterwies 2, CH-9042 Speicher, Tel.: 0041/793192151, egon.minikus@bluewin.ch.

Biete: Lok-Magazin kpl. Jg. 2011+12+14+16 u. div. Einzelhefte sowie DGEG-Hefte, guter Zust. sehr preisgünstig € = VS, nur Abholer, Greven, nahe Münster/Westf. Tel.: 02571/7150 (AB vorhd.).

3 DVDs (selbst produziert) über die IGE-Sonderfahrt „Umrundung der Ostalpen" gegen Unkostenbeitrag abzugeben. Letzte offizielle Fahrt von Hagen v. Ortloff als Mr. Eisenbahnromantik. Kontakt: Andreas Richter, Fax: 0371/8081336, mobil: 0172/3666774 (Mo.–Fr. ab 16 Uhr, Sa. + So. 9–20 Uhr), E-Mail: bahn.andi@gmx.de.

www.bahnundbuch.de

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

ANZEIGENSCHLUSSTERMINE

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

6/2017	=	05. April Erstverkaufstag 10.05.2017
7/2017	=	05. Mai Erstverkaufstag 14.06.2017
8/2017	=	06. Juni Erstverkaufstag 12.07.2017
9/2017	=	05. Juli Erstverkaufstag 09.08.2017
10/2017	=	07. August Erstverkaufstag 13.09.2017
11/2017	=	06. September Erstverkaufstag 11.10.2017
12/2017	=	05. Oktober Erstverkaufstag 08.11.2017
1/2018	=	06. November Erstverkaufstag 06.12.2017

Sammlungsauflösung! Jede Menge Eisenbahn-Fachbücher ab 1900–2015. Fahrzeuge, Bahnbau, Sicherungs- und Signalwesen, Strecken, Bahnhöfe, Bildbände. Auch Schmalspur- und Kleinbahnen, Privatbahnen, Straßenbahnbücher, Jubiläumsschriften, Vorschriften, alle Eisenbahnfachzeitschriften, Lok-Archiv, Straßenbahnarchiv, Verkehrsgesch., Kursbücher DB/DR/Ausland, Eisenbahnkarten und Eisenbahnatlanten aus aller Welt, Edmonson'sche Fahrkarten, Briefmarken Eisenbahn. Detailliste gratis bei Siegfr. Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de.

Verkaufe Koch, Eisenbahn und Verkehrsatlas Europa von 1920, 500 Seiten, Preis n.V. Tel.: 03761/86978, aheidenfelder@freenet.de.

GESUCHE
Dies + Das

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Uhlenbrock-Fanatiker am Ende! Letzter Impuls: Suche im Norden Berlins Unterstützung. Tel.: 0173/2392211, 030/4015413 (AB), Fax: 030/61745739.

Wir suchen ständig Modelleisen-bahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Vierköpfiges Modellbahnteam mit 15 x 3 m Anlage, 2-Leiter Gleichstrom, digital gesteuert, sucht Verstärkung von einem motivierten Mitmacher in Emden. Kein Verein, keine Zwäng. Bei Interesse bitte unter 0176/43862769 anrufen.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ebenso biete ich Ihnen an, Ihre Eisenbahn-Fachliteratur zu übernehmen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme gerne persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche H0e BR 99.63 (württ. Tssd) defekt, beschädigt, als vermurksten Bausatz etc. – Herr Neuss aus Raum Frankfurt bitte nochmals anrufen. Tel.: 07152/351530, hans-joachim. knupfer@t-online.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./ Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/ 11661343.

Suche H0 TEE „Lemano" Roco o. Lima. Bitte Info ab abends mit Preisvorstellung 19.30 Uhr an Fritz Messerschmidt, Tel.: 06751/8578755.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Sammler sucht Märklin H0. Loks, Triebwagen, Zugpackungen sowie Personen- und Güterwagen. Märklin 4 M for Militär-Artikel. Ihr Angebot an: 0171/3184584.

Suche Atlas US-Diesellok Alco HH 600/660. Tel.: 089/169873.

Suche Liliput H0e L 143001 Motorbahnwagen ÖBB gelb, möglichst mit Loren, guter Zustand. Tel. 07152/351530, hans-joachim. knupfer@t-online.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Modelleisenbahn gesucht, gerne große Sammlungen und Nachlässe! Mache auch gerne eine Bewertung Ihrer Sammlung, Spurgröße H0, freue mich über jeden Anruf. Tel.: 04408/806548.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche H0e Spieth 3010 Bottwartalbahn Bausatz Personenwagen KB4y. Tel.: 07152/351530, hans-joachim. knupfer@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Wiekra H0 Großraum-VT (MaK-GDT der OHE) in Rot, Gleichstrom. Tel. 07152/351530, hans-joachim.knupfer@t-online.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Modelleisenbahn zu kaufen gesucht. Wir suchen Sammlungen und Dachbodenfunde. Gerne größere Anlagen u. Sammlungen aller Spurweiten. Wir bewerten auch Ihre Anlage. Tel.: 0163/5005818.

H0: Suche dringend württembergische „K“ oder BR 59 Wechselstr., Zustand egal. Angebot an Eugen Hobt, Neue Heimat 7, 78147 Vöhrenbach. Tel.: 07727/929998. Im voraus besten Dank.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-onli ne.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche. nic@freenet.de – Danke.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauch temodellbahn.de, www.gebrauchte modellbahn.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer. ruediger@t-online.de.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter https://shop. vgbahn.info/vgbahn/service/ kleinanzeigen/bestellcoupon.html oder anfordern 08141/53481-152, E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche Spur N: Pkw, Kleintransporter, Lkw, Bus, beleuchtet, von Busch oder anderen Herstellern. Holger Vetters, Bäckergasse 11, 99425 Weimar.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modell bahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche Fleischmann 816901 ÖBB-Eurofima-Wagen orange, war Einzelwagen zur Sonderserie IC Mozart. Tel. 07152/351530, hans-joachim. knupfer@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Märklin CS 2 60215. kl.rafflenbeul@t-online.de.

Suche Läutetafeln (Bü 5) sowie Zusatztafel zu Bü 4 oder 5 „Wiederholungszeichen“ (zwei senkrechte Striche). Jeweils originale DB-Ausführung, Emaille mit umlaufendem Blechrand, keine Flachtafel von Privatbahnen. Emaille kann beschädigt sein, jedoch kein verbogenes Blech. Tel. 07152/351530, hans-joachim.knupfer@t-online.de, www.bottwartalbahn.de.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche M+F-Journal 2/1975, evtl. Jahrgang 1975/76, sowie Modellbahnrevue (MBR) 1/1966. Tel. 07152/351530, hans-joachim.knupfer@t-online.de.

Ich suche die Sonderausgabe Nr. 530504 Baureihe 75 Eisenbahn-Journal. Klapproth, Tel.: 0221/7872552.

Suche FdE-Kalender (Freunde der Eisenbahn, Hamburg) 1961. Tel.: 07152/351530, hans-joachim.knupfer@t-online.de.

www.vgbahn.de

Suche Betriebsbücher BR 99.63 (württ. Tssd) und BR 99.62 (wü. Tss-Klose) zur Ansicht/Auswertung, auch Fotokopie/Scan, auch anonym, gegen Kostenersatz. Knupfer, A.-Kolb-Str. 4, 71229 Leonberg, 07152/351530, hans-joachim.knupfer@t-online.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

Modelleisenbahner sucht professionelle Unterstützung bei der Zurüstung von Lokomotiven und Wagen in der Nenngröße H0. Meist Fahrzeuge von Roco oder Tillig. Bitte melden per Mail unter martin.triemer@web.de oder telefonisch 0163/4184323.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Sammlerstück – Bierwagen H0 v. Roco „Fürstenberg Pilzner“. 8 Telefonkarten „Die schnellsten Züge d. Welt“ 1993 Kartenwert DM 6,–, VKP DM 50,–. Briefmarken: „Eisenbahn-Motive Schmalspur, Eisenbahn d. DDR. 6 Sätze Eisenbahn d. DDR. 19 Marken d. DDR mit Eisenbahnmotiven. 3 Sätze „Fliegende Züge“ v. 2007. J. Treskow, Tel.: 034633/21116.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Achtung! Dringend gesucht! Gestohlenes Dampflokmodell „Waldenb“ G 3/3, Mst. 1:22,5, Spur 0, kpl. Eigenbau. Herkunft Schweiz! Dieb hat die Lok evtl. verkauft! Hoher Finderlohn. Tel.: 0041/562882205.

www.menzels-lokschuppen.de

MEC in München sucht Mitglieder zum Weiterbau an einer Großanlage in H0. Keine Mitgliedsbeiträge. Wir sind keine Vereinsmeier. Tel.: 089/8542331 bzw. 0151/70046114. Ihr Ansprechpartner ist Peter Knott.

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modellbahnen-berlin.de

URLAUB
Reisen, Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Übernachten im liebevoll sanierten Bahngebäude. 1 FW und 1 DZ vorhanden. Buchen unter 035772/40729 oder www.pension-alter-gueterbahnhof-rietschen.com.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

www.ferienhaus-emmy.de

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

www.pension-alter-gueterbahnhof-rietschen.com

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

19.03.: GÖRLITZ BÖRSE im Wichernhaus, von 10–14 Uhr, Johannes-Wüsten-Str. 23a. Info: www.modellbahnhof.de

25.03.: 74. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt, von 8–13 Uhr, in der Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Straße. Info: NMC 1963 e.V., Klaus Wunschick, Poststraße 40, 06618 Naumburg/Saale. Tel./Fax: 03445/201826, kwunschick@arcor.de

26.03.: Regensburg-Barbing, 10–14 Uhr, Modelleisenbahn- u. Automarkt in der Rathausgaststätte in Barbing. Tel.: 099512276, www.haasboerse.de.tl, manfred_haas1@aol.de

NEU! Garching bei München (U 6)
So. 02.04. v. 10–15 h Modellbahnmarkt & Treff, Bürgerhaus, Bürgerplatz 9. 089/51099130, www.gruber-events.de

02.04.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–16 Uhr, Modelleisenbahn-, Modellautomarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.bv-messen.de

www.modellbahnboerse-berlin.de 08.04.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 09.04.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". 23.04.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

08.04.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, 23558 Lübeck, Opel-Dello, Töpferweg 61–83. Info-Tel.: 040/6482273.

09.04.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehrkorn, Liebigstr. 1. Info-Tel.: 0461/20619.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

09.04.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, 26607 Aurich, Mazda-Ubben, Esenser Str. 122. Info-Tel.: 04941/80983.

www.adler-maerkte.de
info@adler-maerkte.de

22.04. (1. Museums-Öffnungstag 2017): Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 22.04.: Nordhausen, Neustadtstr. 6, von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

23.04.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schlossring 48. Info-Tel.: 040/6482273.

Mit dem MODELLEISENBAHNER unterwegs

Attraktive Exkursionen



FOTO: HEINZ SICKERT

Samstag, 8. April 2017: Treffpunkt MEB-Clubabend in Stuttgart mit erlesenen Bildvorträgen

Oftmals fehlt der persönliche Kontakt! Das wollen wir ändern. Daher haben wir uns entschieden, einen Clubabend in Stuttgart zu veranstalten. Wir zeigen kurze Bildvorträge von jeweils fünfzehn Minuten. Dafür konnten wir bekannte Fotografen wie Heinz Sickert gewinnen, der Innenansichten des AW Nürnberg zeigen wird. Wollen Sie uns auch Ihre Bilder präsentieren? Bitte melden!
Durch die Veranstaltung führen MEB-Redakteur Korbinian Fleischer und Autor Oliver Haug.

Ort der Veranstaltung ist das Waldheim der Stuttgarter Straßenbahnen AG. Erreichbar mit der Stadtbahn U7 ab Stuttgart Hauptbahnhof im 10-Minuten-Takt. Zielhaltestelle Waldau, Fahrtzeit 9 Minuten. Beginn ab 16.00 Uhr, Eintritt frei. Essen und Trinken zu günstigen Preisen à la carte. Anmeldeschluss: 30. März 2017



FOTO: JÜRGEN STEIMECKE

Mittwoch, 19. April 2017: Werkstattbesichtigung bei den Harzer Schmalspurbahnen

Erleben Sie faszinierende technische Denkmäler bei einer Führung durch die imposante Werkstatthalle aus dem Jahre 1926. Im Bahnbetriebswerk Wernigerode wird die historische Technik instandgehalten: Dampf- und Diesellokomotiven, Trieb-, Personen- und Güterwagen sowie Sonderfahrzeuge. Nach der fachkundigen Führung fahren wir quer durch den Harz mit dem Dampfzug, um über Herzberg wieder zum Ausgangspunkt zu gelangen.

Hannover Hbf ab: 9.48 Uhr, ERX 83463	Gleis 7
Hildesheim Hbf ab: 9.48 Uhr, ERX 83463	Gleis 2
Goslar ab: 9.48 Uhr, HEX 80511	Gleis 5

Unkostenbeitrag mit Bahnfahrt: 59,00 Euro, Kinder/Jugendliche bis 14 Jahre 39,00 Euro. Der Zustieg ist noch an weiteren Bahnhöfen möglich. Die selbstständige Anreise nach Wernigerode ist natürlich auch möglich. Anmeldeschluss: 10. April 2017.

Samstag, 29. April 2017: Besuch im Alten Bahnhof Lette mit Führung

Im Empfangsgebäude des Bahnhofs Lette wird die original erhaltene Einrichtung gezeigt. Eine Besonderheit stellt die vollständige Hebelbank des Stellwerkes mit Blockkasten dar. Sie ist noch voll funktionstüchtig, so dass ein vorbildgerechter Betriebsablauf im Stellwerk demonstriert werden kann. Pater Dr. Daniel Hörnemann wird uns durch den Bahnhof und die Jahresausstellung „Dienst bei der Eisenbahn“ führen.

Köln Hbf ab: 8.08 Uhr RE 10611,	Gleis 9
Duisburg ab: 9.24 Uhr RE 10211,	Gleis 10
Wanne-Eickel ab: 9.58 Uhr RE 10211,	Gleis 5

Unkostenbeitrag mit Bahnfahrt: 24,50 Euro, Kinder/Jugendliche bis 18 Jahre fahren kostenlos mit! Der Zustieg ist noch an weiteren Bahnhöfen möglich. Die selbstständige Anreise nach Lette ist natürlich auch möglich. Anmeldeschluss: 20. April 2017.



FOTO: EISENBAHNFREUNDE-VEREIN „ALTER BAHNHOF LETTE (KREIS COESFELD)“ E.V.

Anmeldungen und Informationen bei Korbinian Fleischer in der MEB-Redaktion unter Tel. (08141) 53481-245 oder E-Mail: reise@modelleisenbahner.de

FOTO: RAINER ALBRECHT

IK-Zug mit Schmankerl: Im kürzlich bei PMT erschienenen fünfteiligen H0e-Museumszug ist zusätzlich ein offener Bänkelwagen eingereiht.

Der Nachbau der sächsischen IK zieht seit einiger Zeit einen passenden Museumszug durch die Lande. Der offene Güterwagen darin reizt zum Nachbau im Modell.

Komm, setz dich aufs Bänkel

Zur zehnten Auflage der Veranstaltung „Historik Mobil" der Sächsisch Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG) im Jahr 2016 wurde der sogenannte IK-Zug vorgestellt. Die historischen zweiachsigen Personenwagen wurden als Überraschung mit zwei, zu provisorischen Sitzwagen umgebauten Güterwagen ergänzt. Der geschlossene und der offene Wagen fallen durch ihre hellgraue Farbgebung auf. Den mit der Geschichte der Schmalspurbahn im Zittauer Land vertrauten Anwohnern und Eisenbahnfreunden sind sie als „Bänkelwagen" bekannt.



FOTO: SLG. HELGE SCHOLZ

Historische Aufnahmen sind rar. Auf der Postkarte sind ein geschlossener und ein offener Bänkelwagen zu erkennen. Der gemischte Zug passiert die Mandaukaserne in Zittau.

Die Z.O.J.E. (Zittau-Oybin-Johnsdorfer Eisenbahn) hatte Anfang des 20. Jahrhunderts an manchen Tagen einen sehr regen Ausflugsverkehr ins Zittauer Gebirge zu verzeichnen. Die vorhandenen Personenwagen reichten nicht aus, um den Ansturm der Ausflügler zu bewältigen. Daraufhin genehmigten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.), zu der die Z.O.J.E. ab 1906 gehörte, im Ausflugsverkehr den Einsatz zweiachsiger gedeckter und zweiachsiger offener Güterwagen, die mit Sitzbänken und zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen ausgestattet waren. Einige offene Wagen bekamen auch Spriegelgestelle mit Dachplanen, um unangenehmen Witterungseinflüssen vorzubeugen. Der Volksmund erfand schnell den passenden Namen für die Wagen mit den einfachen Holzbänken.

Der offene Bänkelwagen im aktuellen IK-Museumszug wurde 1898 in Görlitz gebaut und an die K.Sächs.Sts.E.B. geliefert. Er ist 6,48 Meter lang und gehört der Gattung 776 an. Sein Achsstand beträgt lediglich drei Meter. Wie viele weitere Wagen derselben Gattung besaß er keine Heberleinbremse. Er erhielt die Betriebsnummer 2333 und im Umzeichnungsplan von 1899 die Nummer 4333 K. Ab 1927 lief er unter der Nummer K 4561 und bei der Deutschen Reichsbahn 1951 lautete seine Betriebsnummer 97-19-25. Die Heimat des Wagens war zunächst Freital-Potschappel, später das Wilsdruffer Netz. Im April 1965 wurde er ausgemustert und blieb als Bahnhofswagen im Bw Wilsdruff erhalten. Im dortigen Lokschuppen überdauerte er, seiner Seitenwände beraubt, als Werkwagen zum Verschub schwerer Teile, bis ihn die DB AG 1993 an die Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn verkaufte. Der Verein restaurierte ihn vorbildlich und nutzte ihn ab 1996 im Bahnhof Jöhstadt nicht nur als Schlackewagen. Mit einer durchgehenden Saugluftleitung war er auch in Züge einstellbar und wurde fallweise für Sondereinsätze in den Museumszügen verwendet. Im Rahmen der Realisierung des historischen IK-Zuges erhielt er 2016 eine Hauptuntersuchung und eine Nachbildung der Heberleinbremse. Handwerksbetriebe aus Zittau und Umge-

Das Vorbild wurde vor fast 120 Jahren gebaut


FOTO: SLG. KARL-HEINZ METZNER

Zwei sehr lange Reisezüge waren um 1910 im Bahnhof Oybin zu sehen. Im vorderen, abgestellten Zug sind drei Bänkelwagen eingereiht, darunter zwei offene Exemplare. Eines davon trägt zum Schutz der Reisenden vor der Sommer-Sonne eine Plane.

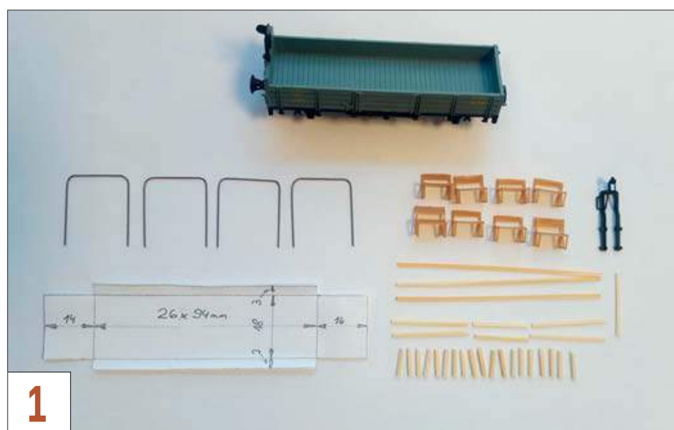


Zwei Bänkelwagen dienen auch im Museumszug zur rustikalen Beförderung der Fahrgäste: Die IK ist am 14. August 2016 zwischen Zittau-Vorstadt und Olbersdorf unterwegs.



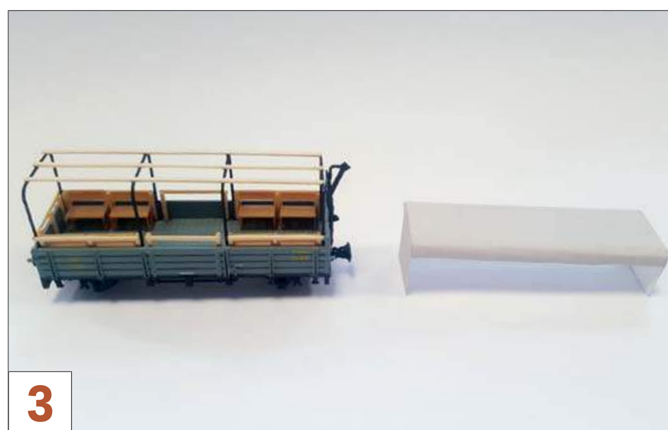
FOTOS (2): HELGE SCHOLZ

Die feine Gesellschaft, die am selben Tag im Wagen Platz genommen hat, sollte den interessierten Eisenbahnfreund nicht von der Begutachtung des kurzen Radstandes ablenken.



1

Nur wenig Zubehör ist erforderlich, um aus dem PMT-Modell einen Bänkelwagen entstehen zu lassen.



3

Wie beim Vorbild kann man den Bänkelwagen offen lassen oder mit einer Plane versehen. Diese entsteht einfach aus Papier.



2

Etwas diffizil ist die Montage der dünnen Holzleisten an den Wagenwänden und am Spriegelgestell.

FOTOS (4): KARL-HEINZ METZNER



4

Das Eigenbau-Modell steht für die ersten Einsätze bereit. Jetzt fehlen nur noch einige vergnügte Fahrgäste.

bung übernahmen die weiteren Holzbauarbeiten sowie die Lackierung und Beschriftung gemäß dem sächsischen Vorbild. Sie fertigten auch das herausnehmbare Spriegelgestell und die Dachplane. Die Abnahmefahrt erfolgte ohne Probleme.

Mit diesem offenen Bänkelwagen beteiligt sich die Preßnitztalbahn am Gemeinschaftswerk mehrerer sächsischer Vereine, die das Ziel verfolgen, einen einzigartigen Museumszug zu bilden.

Beim Modellbau sind Kompromisse nötig

Da es unterschiedliche offene Bänkelwagen bei der Zittauer Bahn gab, lässt sich auch mit einfachen Mitteln ein solcher Wagen in der Baugröße H0e nachbauen. Das hier gezeigte Modell erhebt keinen Anspruch auf eine absolut vorbildgerechte Ausführung im Achsstand, bei der Beschriftung oder einigen Details. Es ist jedoch eine schöne Bereicherung für einen geplanten oder vorhandenen IK-Zug in 1:87.

Die wichtigsten Bauteile finden sich im Sortiment von pmt/technomodell: Ein O-Wagen (Best-Nr. 54202), ein Heberlein-Bremsgalgen für O-Wagen (57644) sowie ein Satz Sitzbänke für Aussichtswagen (52002). Für die Nachbildung der Spriegelspanten dient 0,5 Millimeter dicker Messingdraht. Für die Bretternachbildung



FOTO: HELGE SCHOLZ

Gute Vorbildaufnahmen ermöglichen den Nachbau im Modell. Hier wartet der Wagen mit der Nummer 4333 im Bahnhof Zittau-Vorstadt auf Fahrgäste.





FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

Oft kommen die Reisenden in historischen Gewändern zu den Sonderzügen. Das lässt sich auch im Modell nachstellen.

Auch andere PMT-Modelle lassen sich mit einfachen Mitteln abwandeln, zum Beispiel dieser P-Wagen mit vergrößerten Fenstern.

oberhalb der Seitenwände und am Spriegelgestell kamen Holzleisten (1,0 x 1,0 mm) der Firma Modular zur Verwendung. Die Dachplane entstand aus beigefarbenem Papier. Anstatt der Holzleisten können alternativ auch Messingprofile verwendet werden, die holzfarbig lackiert werden.

Zunächst wird am PMT-Modell der Heberlein-Bremsgalgen bis zur Bretterwand demontiert, an der anschließend die Winkel des Gestänges abzufräsen sind. Der Rest des Gestänges an der Bretterwand bleibt stehen. Danach sollte man die Frässtellen mit grauer Farbe ausbessern. Die vier Spriegelspanten aus Messing-Rundprofil werden so gebogen, dass sie eine Breite von 18 und eine Höhe von 23 Millimetern aufweisen. Dann werden sie schwarz lackiert. Als Nächstes gilt es, 19 senkrechte Spanten (1,0 x 1,0 x 8,5 mm) zuzuschneiden. Für die Nachbildung der waagrechten Bretter feilt man die Holzleisten auf 0,6 Millimeter Dicke ab. Dann werden vier Stücke mit 24 Millimetern Länge für die Seitenwände, zwei Stücke mit 16 Millimetern für die Türen und ein Stück mit 19 Millimetern Länge für eine Stirnwand zugeschnitten. Für das Dach benötigt man

Feine Holzleisten sind das i-Tüpfelchen

noch drei, jeweils 65 Millimeter lange Leisten. Die vier Messing-Bügel werden an der Innenseite des Wagens exakt parallel ausgerichtet und verklebt: Vor allem im Dachbereich müssen die Spriegel genau fluchten, sonst ergibt sich ein unschönes Bild. Nun werden die 19 Spanten und sieben Bretter-Streifen an den Wänden montiert. Dann folgen die Sitzbänke, die etwas gekürzt und beidseitig an den Längswänden zwischen den Spriegeln eingesetzt werden – außer im Bereich der Türen. Anschließend werden die drei Dachbretter aufgesetzt, ausgerichtet und montiert. Auf die Dachplane wurde bei einem der beiden Modelle bewusst verzichtet, damit die filigranen Teile des Spriegelgestells gut zu erkennen sind. Die Plane schneidet man in einem Stück aus dünnem, beigefarbenem Papier zu: Die Maße der Dachfläche betragen 24 x 94 mm, die Stirnseiten sind 14 beziehungsweise 16 Millimeter lang und werden rechtwinklig abgekantet. Die drei Millimeter breiten Längsseiten werden oben rund umgebogen. Dann wird die Dachplane aufgelegt, ausgerichtet und im Bereich der Spanten verklebt. Zuletzt ist nur noch der neue Heberlein-Bremsgalgen an einer der Stirnseiten zu montieren.

Damit wäre der offene Bänkelwagen für den ersten Sonderzugeinsatz auf einer H0e-Anlage bereit. Wer möchte, kann vorher noch sitzende Figuren platzieren. Auch solche mit historischer Kleidung sind im Preiser-Sortiment zu finden. Das macht sich im Museumszug besonders gut. □

Karl-Heinz Metzner/abp



Steinkunst im Modell entsteht aus Kunststoff: Ein Urmodell aus Polystyrol bildet die Basis für ein ungemein realistisch wirkendes Tunnelportal.

Das passende Umfeld für schöne Bemo-Modelle: Die RhB-Zweikraftlok Gem 4/4 802 rollt auf das Val Mela-Viadukt.

Stein auf Stein

Wer Anlagen oder Schaustücke nach konkretem Vorbild plant, kann nicht immer auf Bausätze und Zubehör der bekannten Hersteller zurückgreifen. Das trifft für Hochbauten wie Bahngebäude genauso zu wie für Kunstbauten, etwa Brücken und Tunnelportale. Letztere sind in der Erscheinung eher unauffällig, aber für bestimmte Streckenabschnitte oft charakteristisch.

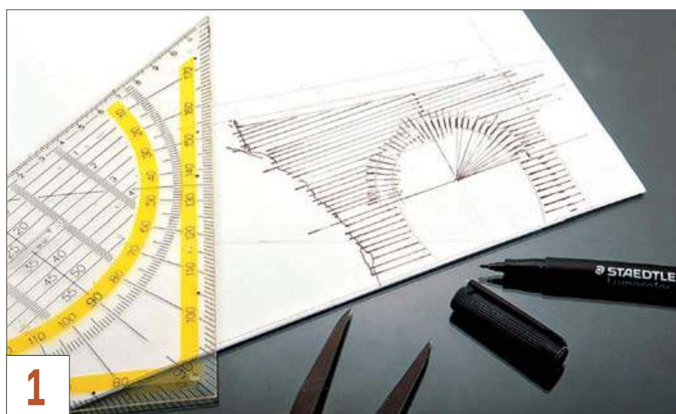
Für ein Schaustück der Baugröße H0m sollte eine typische Szene der Rhätischen Bahn (RhB) mit einem Abschnitt der Strecke (St. Moritz –) Bever – Scuol-Tarasp im Oberengadin dargestellt werden: Das Val Mela-Viadukt und der anschließende Tunnel.

Als Referenzmaterial dienten zahlreiche Bilder, aufgenommen aus jeweils aussagekräftiger Perspektive. Pläne oder Zeichnungen waren nicht verfügbar. Ziel war es, die wildromatische Atmosphäre der Schweizer Bergwelt mit ihren schroffen Felswänden und tiefen Schluchten sowie das Wechselspiel von Tunnel und Brücken, Kennzeichen einer aufwendigen Trassierung, in den Maßstab 1:87 zu übertragen.

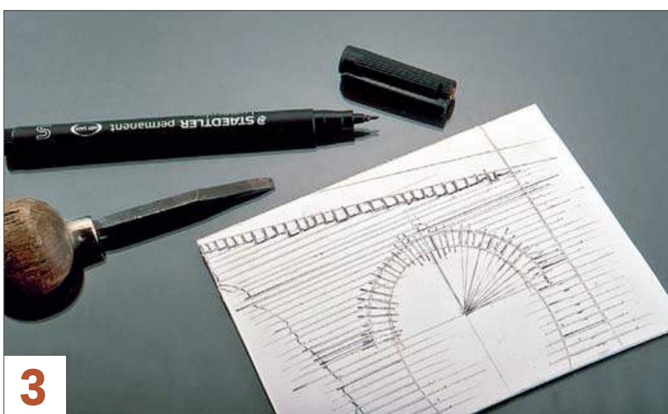
Eng am Vorbild – das geht am besten im Selbstbau

Auf den Strecken der RhB gibt es zahlreiche Tunnel, deren Portale sich allerdings oft nicht sonderlich voneinander unterscheiden. Meist verlaufen die Mauerkronen leicht schräg zur Hanglage. Anhand eines Bildes mit herausfahrendem Zug ließen sich die Abmessungen gut abschätzen, so dass sich für das Modell eine Höhe von 55 Millimetern ergab. Für die breiteste Stelle wurden 50 Millimeter festgelegt. Erstaunlich sind die relativ engen Tunnelquerschnitte auf der von Beginn an elektrisch betriebenen Engadin-Strecke, die eine sehr niedrige Fahrdrahtlage erfordern.

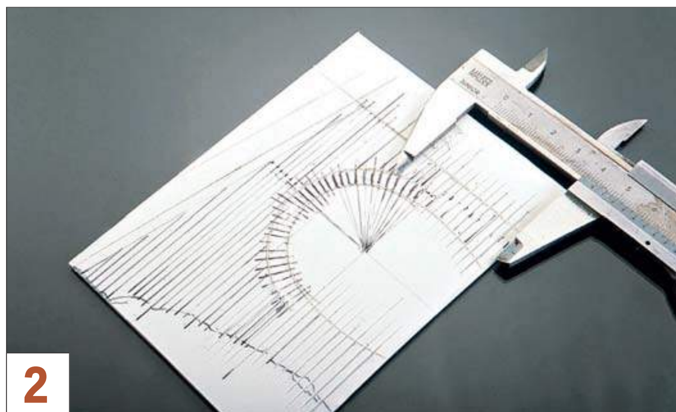
Die Basis für das Urmodell des Portals bildet zwei Millimeter dickes Polystyrol. Dünnere Platten sollte man nicht verwenden, da sonst nicht genügend Spielraum für eine Grundmodellierung und tiefere Fugen bleibt. Zuerst wird der Verlauf des



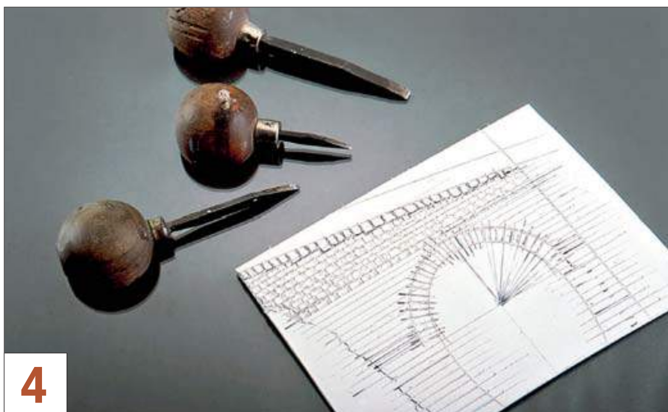
Das Urmodell entsteht aus zwei Millimeter starkem Polystyrol. Zuerst wird der Rundbogen-Verlauf markiert und gleichmäßig unterteilt.



Die obere Kante der Abschlusssteine verläuft schräg ansteigend, die Steine sind treppenartig aneinandergereiht aufgemauert.



Auch die waagrechten Fugen werden zunächst mit einem Filzstift angezeichnet und anschließend mit einer Schieblehre angeritzt.

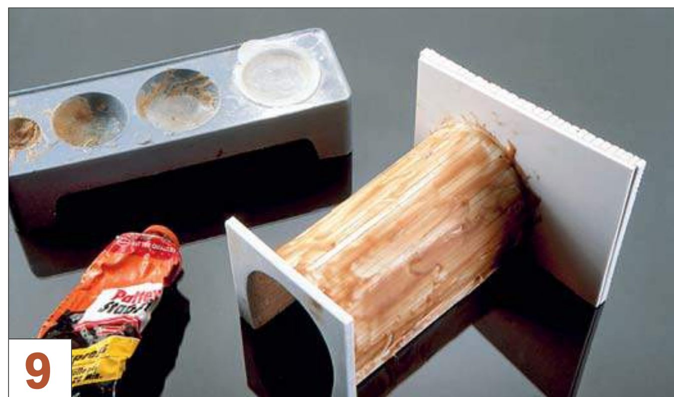


Anders als bei einer Backsteinmauer ist beim Natursteinportal die für behauene Steine typische Unregelmäßigkeit wichtig.



5

Das Portal eignet sich gut zum Abformen. Dazu wird es auf einem größeren Stück Polystyrol fixiert und mit einem Rahmen versehen.



9

Ein Spant am Ende der Röhre dient der zusätzlichen Stabilisierung. Es erwies sich später als notwendig, die Röhre noch zu verlängern.



6

Dann wird die Form mit Silikon-Kautschuk von „hobby time" aus dem Hobby- oder Künstlermarkt ausgegossen.



10

Die Farbgebung erfolgt nach einer Haftgrund-Spritzlackierung mit Acrylfarben in hellen Grau- und Ockernuancen.



7

Die Rückseite des Portals wird mit einer weiteren Polystyrolplatte aufgefüttert, bei der die Portalöffnung um die Materialstärke der Röhre, also einen Millimeter größer, bemessen ist. So entsteht ein exakter Anschlag für die Tunnelröhre.



8

Die Röhre entsteht aus einer zirka 15 Zentimeter langen Blende aus Polystyrol (1 mm). Auch die Rückseite erhält angerissene Linien, die möglichst in der Mitte der gegenüberliegenden Steinreihe verlaufen sollten. Sonst besteht beim Biegen Bruchgefahr.

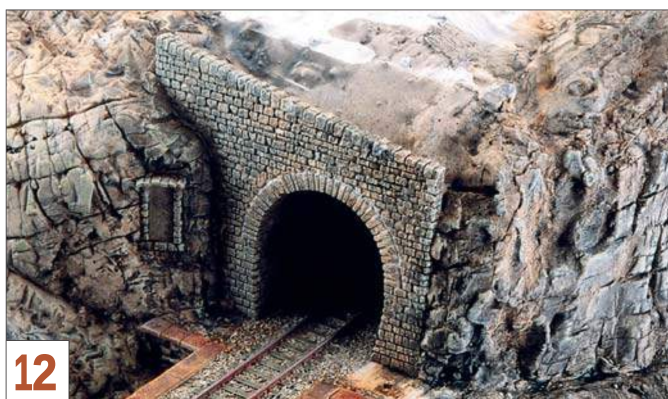
Tunnelquerschnittes mit dem Reißzirkel eingeritzt. Er bildet im oberen Bereich fast einen Halbkreis und verläuft anschließend in einem größeren Bogenradius nach unten. Dieser eigentliche Tunnelbogen, der nur in etwa die obere Hälfte des Portals einfasst, wird in 36 Einzelsteine unterteilt. Dabei legt man das Lineal immer am Bogenmittelpunkt an und arbeitet sich Fuge für Fuge fächerförmig vor. Sind alle waag-

Fugen werden erst angeritzt und dann modelliert

rechten Fugen mit einem Filzstiftstrich markiert, kann man sie mit der zum Parallelreißer abgewandelten Schieblehre anritzen. Die obere Portalkante verläuft Richtung Hangseite schräg aufwärts: Hier sind vier bis fünf, nach oben hin kürzer werdende Steinreihen treppenartig übereinander aufgemauert. Die oberen Abschlusssteine sind etwas größer, wodurch sie sich von der Portalmauer deutlich absetzen.

Mit dem Einarbeiten der vielen senkrechten Fugen beginnt man am besten





Wahlweise kann man das Portal und die Röhre mit UHU-Acrylit oder Stabilit Express von Pattex fest miteinander verkleben.

Nach dem Einbau des Portals kann die Modellierung des darüber und seitlich davon liegenden Geländes erfolgen.

von oben nach unten. Es genügt, die Abstände nach Augenmaß Reihe für Reihe in unterschiedlichen Abständen anzuritzen.

Ist das Rastermuster der Natursteine gleichförmig angeritzt, folgt das Zurechthebeln und Strukturieren der unterschiedlichen Einzelsteine mit einem Flachstichel. Ideal sind mindestens zwei Stichel mit einer Bahnbreite von 2,5 bis vier Millimetern. Damit es gelingt, den Eindruck einer behauenen Natursteinoberfläche zu erzeugen, ist etwas Übung erforderlich. Am besten legt man einfach los und probiert mit den Sticheln einige Schnitte und Hebelbewegungen auf einem Stück Polystyrol aus. Ähnlich wie beim Gestalten von Grünflächen oder bei der Farbgebung wird jeder die Form und Farbe etwas anders wahrnehmen und umsetzen, so dass in gewisser Weise die künstlerische Freiheit entscheidend zum Ergebnis beiträgt.

Bei den Einzelsteinen entsteht der Eindruck einer behauenen Oberfläche, indem man den Flachstichel in einer leichten Wippbewegung über die Fläche vorwärtsbewegt. Diese Bewegung erfolgt ein weiteres Mal in entgegengesetzter Richtung, also überkreuzend. Variationen des so entstandenen Rastermusters erhält man, wenn der Schneidewinkel des Stichels und der Druck bei der Vorwärtsbewegung stärker oder schwächer ausfallen.

Ist die Gravur der Fugen und der Gesteinsoberfläche abgeschlossen, folgt das Abtrennen der umliegenden Fläche und der Portalöffnung mit einem Sägeschnitt.

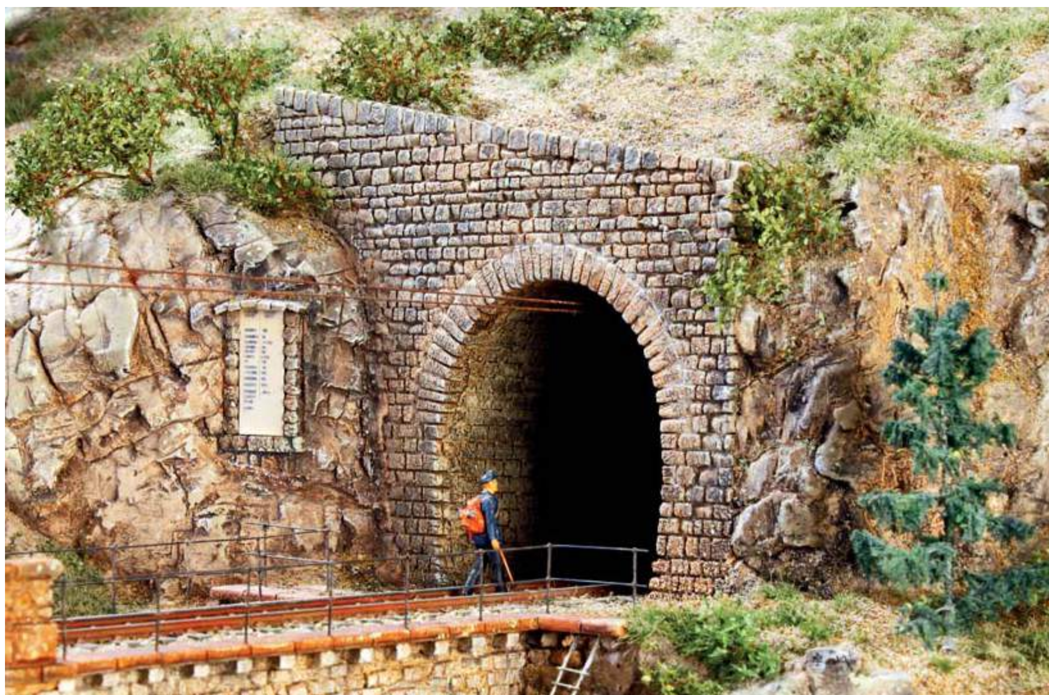
Mauerteile und Portale eignen sich gut zum Abformen, da sie nur einseitig strukturiert sind und eine ebene Rückseite aufweisen. Das fertige Portal wird auf einer etwas größer bemessenen Polystyrolplatte mit einigen Klebepunkten fixiert und in etwas Abstand mit einem verklebten Rahmen versehen. Dessen Gesamthöhe sollte wenigstens 20 Millimeter betragen.

Für das Abformen eignet sich, wohlgemerkt für den Hobbybedarf, nicht für die Serienproduktion, das hellblau gefärbte Silikon-Kautschuk von „hobby time“, das im Künstler- oder Bastelbedarf erhältlich ist. Für weitere Abgüsse eignet sich Keramin-S von „hobby time“, das deutlich stabiler als Modellgips aushärtet.

Die Tunnelröhre entsteht aus einer 15 Zentimeter langen Blende aus ein Millimeter starkem Polystyrol. Das Bruchsteinmuster wird in derselben Weise wie beim Portal ausgearbeitet. Zum besseren Biegen erhält auch die Außenseite der Röhre angerissene Linien, und zwar möglichst in der Mitte der jeweils gegenüberliegenden Steinreihe, sonst besteht beim Biegen Bruchgefahr. Zusätzliche Spanten im Verlauf der Röhre dienen der Stabilisierung.

Beim Vorbild befindet sich links neben dem Tunnelportal eine gemauerte Tafel, die an zwölf Arbeiter erinnern soll, die im Jahr 1911 beim Einsturz des Baugerüstes ums Leben kamen. Das Modell der Tafel entsteht aus einem Stück Polystyrol. Der umlaufende, gemauerte Rahmen wird mit Profilstücken nachgebildet. □

Jörg Chocholaty/abp



Charakteristisch für den Val Mela-Abschnitt der RhB sind die Gedenktafel und der unmittelbare Übergang vom Viadukt in den Tunnel.



Unser Hobby soll Spaß machen. Auch mit wenigen Mitteln und in überschaubarer Zeit lassen sich kleine Projekte realisieren, welche die Modellbahn bereichern.

Vom Bild zum Ziegel



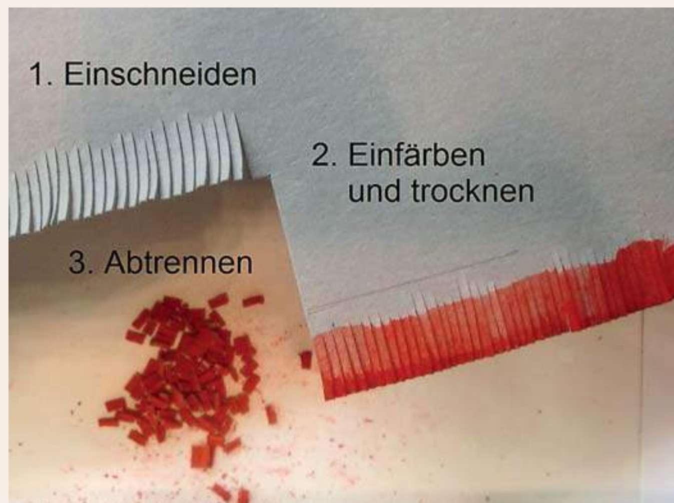
FOTO: GÜNTER FEUEREISEN

Oft ist es ein Bild vom Vorbild, das zu Bastelprojekten anregt. 50 3563 zieht einen interessanten Güterzug über das Viadukt bei Niederwiesa.

Wer kennt das nicht? Die Modellbahn im Keller, im ehemaligen Kinderzimmer, im Regal, oder das eigene Modul, welches im Vereinsheim lagert, bräuchte dringend ein paar Pflege-Einheiten. Die so genannte To-do-Liste weist viel zu viele Eintragungen auf, um frohen Mutes an deren zügige Erledigung zu gehen. Was hilft gegen aufkommenden Frust? Kleine Schritte. Mal ein oder zwei Stündchen am Abend oder am Wochenende, an dem Kleinigkeiten zur Zufriedenheit des Bastlers abgeschlossen werden können. Unsere neue Serie soll dazu ermuntern, kleine Projekte anzugehen und auch gleich abzuschließen, um den Spaß an der Modellbahn nicht zu verlieren. Ob das am Küchentisch passieren soll und darf, müsste im Einzelfall geprüft werden. Unser Küchentisch ist vielmehr ein Symbol für einfache Werkzeugausstattung, die jeder Bastler im Besitz hat. Weder Drehbank noch Airbrush-Kabine sind für unsere Vorschläge notwendig. Auch Ewigkeitsprojekte, die sich über Monate und Jahre hinziehen, werden Sie hier nicht finden. ☐ *abp*







In nur drei Schritten entstehen ohne großen Zeit- und Geldaufwand realistisch wirkende Ziegel für die Güterwagenbeladung.



Unter die Ziegelschüttung wird eine farblich passende Unterlage gesetzt. Mehrere dünne Lagen ergeben einen flachen Schüttkegel.

Kürzlich sah ich ein Foto eines Nahgüterzuges der 1980er-Jahre auf der Strecke Roßwein – Niederwiesa. Diesen Zug wollte ich in H0 nachbilden. Er führte meist Schotterwagen aus Berbersdorf, Flachwagen mit Barkas-Kleintransportern aus Frankenberg und O-Wagen mit Ziegeln in loser Schüttung aus Hainichen. Die beiden erstgenannten Güterwagen samt Modell-Beladung waren schon vorhanden. Nun fehlten noch die Ziegel für die offenen Güterwagen. Deren Herstellung im Maßstab

Ziegel in H0 entstehen einfach aus Pappe

1:87 ist einfacher, als man zunächst glauben könnte: Man nehme ein Stück hochwertiger Pappe in der Dicke, wie sie H0-Ziegelsteinen entspricht, also wenn möglich weniger als einen Millimeter stark. Mit der Schere wird eine Seite kammartig zirka einen Zentimeter tief eingeschnitten. Die Streifenbreite sollte der Ziegelbreite entsprechen, in H0 zirka 1,4 Millimeter. Die Einschnitte werden mit Wasserfarbe im Ziegelfarbton allseitig eingefärbt. Nach dem Trocknen der Farbe werden zirka 2,4 Millimeter lange Ziegelstücke abgetrennt. Mehr als zwei Reihen auf einmal sind nicht zu empfehlen, da die Streifen sonst instabil werden. Die angegebenen Größen der Ziegel orientieren sich am sogenannten alten Reichsformat: 25 x 12 x 6,5 cm. Es existieren aber viele weitere Original-Größen. Vor dem Beladen der Wagen wird eine Unterlage aus Holz oder Schaumstoff eingelegt. Diese färbt man ziegelrot und beklebt sie mit einer dünnen Schicht aus Ziegeln. Dazu eignet sich am besten transparent aushärtender Klebstoff, zum Beispiel Schotterkleber. □

Siegfried Bergelt/abp



FOTOS (3): SIEGFRIED BERGELT

Der O-Wagen mit der Ziegelladung komplettiert den gewünschten Nahgüterzug im Modell.

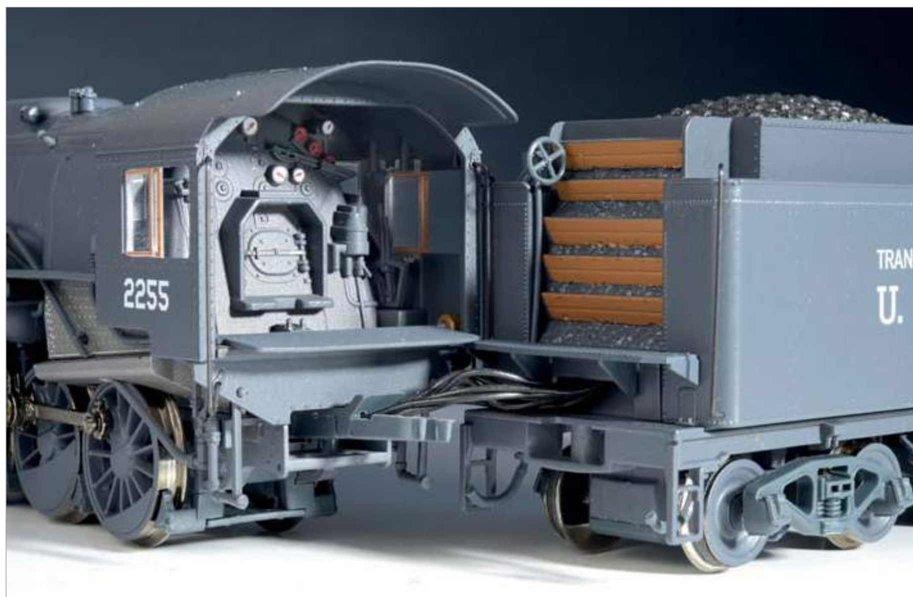
Deutschland nach der Stunde Null: Eine neue S160 des USATC ist in Bremerhaven eingetroffen. Nun wird sie vor einen Offizierszug gespannt.

Mit dem Modell der US-Kriegslok S 160, auch als „Klapperschlange“ bekannt, kann Roco neue Maßstäbe für Großserienmodelle in der Baugröße H0 setzen.

Aus der neuen Welt

Zwar wird die US-Kriegslok S160 in Deutschland vom einheimischen Gegenentwurf der Baureihe 52 deutlich auf die Plätze verwiesen, was die Popularität in der Eisenbahn-Szene betrifft. Wer den Vorbild-Artikel auf Seite 38 aufmerksam gelesen hat, weiß jedoch, dass die S160 in vielen anderen Ländern Europas und der restlichen Welt das Bild der Bahn für Jahrzehnte mit prägte. Daher wird das erste H0-Modell dieser wichtigen Allerwelts-Dampflok nun in fast allen Ländern, in denen Modellbahner ihrem Hobby frönen, sicher für große Freude sorgen.

Und um es gleich vorweg zu nehmen: Auch hierzulande würden es sicher viele Miniaturbahner begrüßen, wenn sich jedes neue Großserien-Modell auf einem solch hohen Umsetzungsniveau befände. Schon das Auspacken der in einer Klarsichtvitrine aus Plastik gelieferten Lok ist



Liebevoll wurde der Führerstand der Lok ausgestaltet. Die Instrumente und Handräder sind sogar mehrfarbig bedruckt worden. In gekuppeltem Zustand überzeugt auch die Lok-Tender-Verbindung.

etwas Besonderes. Hat man die aufgrund ihres englischen Lichtraumprofils recht gedrungen wirkende Maschine erst einmal vor sich stehen, so denkt man wohl zuerst an ein Kleinserienmodell aus Messing als an ein Großserienprodukt.

Doch Roco beweist mit der S160 einmal mehr, zu welchen Leistungen der moderne Kunststoff-Spritzguss heute fähig ist, wenn man ihn nur richtig anwendet. Die Gravuren des Kessels und des Führerhauses überzeugen mit einer messerscharfen Feinheit, die wirklich ihresgleichen sucht: praktisch keine sichtbaren Formtrennkanten, jeder Niet ein winziger Hauch, tatsächlich absolut maßstäblich nachgebildete Waschluken. Eine nähere Betrachtung des Riffelblech-Musters auf dem Umlauf und den Trittstufen lässt viele andere Modelle auch in diesem Punkt ziemlich alt aussehen.

Die sämtlich frei angesetzten Anbauteile der Lok stehen dem in nichts nach. Der Dampfverteiler auf dem Kesselscheitel besticht beispielsweise mit unglaublich feinen, durchbrochenen Ventil-Anschlüssen in Richtung Führerstand. Dieser wiederum besitzt eine weitestgehend vollständige Inneneinrichtung. Alle Griffstangen an Lok und Tender sind aus extrem dünnem, aber dennoch superstabilem Draht.

Das Farbfinish des Modells der „Klapperschlange" bewegt sich ebenfalls auf Kleinserienniveau, simpel durchgefärbten Kunststoff in unschön unterschiedlichen Farb-Tönungen sucht man vergebens. Selbstverständlich stimmt auch der gestochen scharfe Druck der Anschriften.

Das Laufwerk und der Rahmen der Lok sind ein Traum: Im komplett durchdetaillierten Barrenrahmen herrscht ein freier Durchblick, die grazilen Speichenräder besitzen niedrige Spurkränze und das Gestänge besteht aus wunderbar plastischen Druckguss-Teilen.



FOTOS: ALEXANDER BERGNER

In der leicht rückseitigen Schrägansicht ist das perfekt ins Modell übertragene Erscheinungsbild der S160 sehr schön zu sehen. Man vergleiche mit der Vorbildaufnahme auf Seite 39.

Als wäre das nicht schon des Guten genug, bekam die S160 von Roco noch ein Modell-Laufwerk spendiert, das diese

Kleinserienqualität in Großserienmanier

Bezeichnung auch wirklich zu Recht trägt. Schon das Vorlaufgestell besteht aus flexiblem Kunststoff, die Vorlaufachse ist extra abgefedert. Die Kuppelachsen sind sämtlich seitenverschiebbar und bis auf den letzten Radsatz auch höhenbeweglich gelagert.

Der Antrieb befindet sich im aus Zinkdruckguss gefertigten Tender, der in seiner Modellqualität dem Niveau der Lokomotive voll und ganz entspricht. Die Drehgestelle sind unbeweglich, weshalb sich die Radsätze seitlich verschieben lassen. Angetrieben werden die beiden äußeren, mit Haftreifen belegten Radsätze, die inneren Räder laufen, leichtgängig gelagert, frei mit. Die Fahreigenschaften sind entsprechend gut: Bei etwa 2,5 Volt fährt das Analogmodell sanft an und erreicht bereits bei acht Volt seine Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Zwar lässt sich die Lok vernünftig regeln, ein etwas länger ausgelegtes Getriebe wäre angesichts der überhöhten Endgeschwindigkeit aber wünschenswert gewesen. Leider besitzt die Lok ebenso wenig eine Allrad-Stromabnahme, wobei auf unserer Testanlage dennoch keine Kontaktprobleme auftraten.

Die S160 im Maßstab 1:87 ist ein in fast jeder Hinsicht perfektes Modell einer für deutsche Augen exotischen Dampflokomotive. ☐ *Alexander Bergner*



Der kräftige Motor samt Schwungmasse nimmt den gesamten Tender-Innenraum ein. Da die Lok vorbildgerecht keine Beleuchtung besitzt, sind nur wenige Kabel auf der Platine zu sehen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Bestellnummer:** 72150
- **Gehäuse:** Kunststoff, Tender aus Metall
- **Antrieb:** Über Schnecken-Stirnradgetriebe auf zwei Tenderachsen, Fünfpol-Motor
- **Haftreifen:** Vier
- **Gewicht:** 446 Gramm
- **V_{min} (2,3 Volt):** 8 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 121 km/h
- **Schnittstelle:** PluX16
- **Kupplungsaufnahme:** Schwalbenschwanzführung nach NEM 362
- **Preis:** 384 Euro (UVP)



Bullig wie das Vorbild, aber auch mit filigranen Ansetzteilen: Die Frontpartie des Arnold-Modells wirkt realistisch.

TT-Bahner haben nun die Wahl: Als zweite Nachbildung der Baureihe 95 erscheint das Arnold-Modell.

Bulle, der 2.

Die schweren 1'E1'-Tenderloks der Reichs- und Bundesbahn haben derzeit Konjunktur in der Modellbahnszene. Neben neuen Modellen der Baureihen 85 und 95 in H0 kamen nun in kurzer Zeit zwei Nachbildungen der preußischen T20, der späteren Baureihe 95, für TT auf den Markt. Im Gegensatz zur 95 von Tillig bietet Arnold die Neubaukessel-Ausführung mit nur zwei Domen an. Dadurch ergeben sich im Vergleich der Modelle viele Detailunterschiede. Auch durch die Arnold-Nachbildung einer ölgefeuerten Lok zeigen sich viele Abweichungen gegenüber der im MEB 12/2016 getesteten Tillig-Version.

Kessel und Führerhaus überzeugen mit einer sehr guten und scharfkantig wirkenden Detaillierung. Die meisten Leitungen und Ventile sind angesetzt, die jeweils zehn Sandfallrohre je Kesselseite hingegen angespritzt. Der Sanddom mit den vielen Streudüsen wirkt sehr realistisch. Auf dem Führerhaus sitzt ein schwarz lackiertes, sehr fein geätztes Gitter. Auch die beiden Handläufe an den Pumpen und die Bügel auf den Wasserkästen vor dem Führerhaus bestehen aus dünnem

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Arnold
- **Bestellnummer:** HN 9027
- **Gehäuse/Chassis:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse über Schnecken-Stirnradgetriebe auf letzten Kuppelradsatz, andere Kuppelradsätze über Kuppelstangen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 177 Gramm
- **V_{min} (2,1 Volt):** 5 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 157 km/h
- **Schnittstelle:** Next18
- **Preis:** 259,90 Euro (UVP)

Draht und unterstützen den filigranen Eindruck der Aufbauten. Die seidenmatte schwarze Lackierung und die Bedruckung bieten keinerlei Anlass zur Kritik. Selbst die gelbe Lackierung der Stromverteildosen wurde nicht vergessen.

Kessel und Führerhaus bestehen aus Kunststoff, die Wasserkästen hingegen aus Metall. Daher bringt die Arnold-95 mit 177 Gramm ein vergleichsweise hohes Reibungsgewicht auf die TT-Schienen. Das ermöglicht auch im Modell hohe Anhängelasten. Das Fahrwerk ist aufwendig konstruiert, alle Kuppelradsätze laufen seitenbeweglich im Rahmen, der erste und letzte Radsatz ohne Höhenspiel, die anderen federnd gelagert. Letzteres gilt auch für die Vor- und Nachlaufradsätze, die durch winzige Spiralfedern aufs Gleis gedrückt werden. Vor- und Nachlaufgestell sind – wie auch die Kupplungsaufnahmen – in Kulissen geführt und werden dadurch in engen Radien nach vorne verschoben. Es ergibt sich also ein variabler Gesamtachsstand. Die Radsätze weisen zwar dünne Speichen und lackierte Achsen auf, die unlackierten Flanken der Radreifen fallen jedoch im Vergleich zum Konkurrenzmodell vergleichsweise dick aus. Etwas störend ist auch der helle Rotton der Räder. Die Steuerung, die Stangen und manche Leitung unterhalb der Wasserkästen könnten einen Tick feiner sein. Der Antrieb erfolgt durch einen schräggenuteten Fünfpolmotor auf den letzten Kuppelradsatz, der mit Haftreifen ausgestattet ist. Eine Schwungmasse mit 11,6 Millimetern Durchmesser ermöglicht einen Auslauf von 13 Zentimetern aus voller Geschwindigkeit. Diese liegt aber mit umgerechnet 157 km/h angesichts der 65 km/h, die das Vorbild höchstens erreichte, viel zu hoch. Trotz der nicht idealen Getriebeauslegung sind die Langsamfahreigenschaften noch gut. Der Motor hat aber erkennbare Mühe, die gemessene Mindestgeschwindigkeit über längere Strecken einzuhalten, oft bleibt das Modell nach kurzer Fahrt wieder stehen. Auch in engen Bögen nimmt die Geschwindigkeit ab. Positiv sind die zeitgemäße Next18-Schnittstelle und die realistische Lichtwirkung der LED-Beleuchtung. Das Gehäuse lässt sich für den Decoder-Einbau nach dem Öffnen von vier Schrauben leicht abnehmen. Die Nachrüstung zur digitalen Soundlok mit zwei kleinen Rundlautsprechern ist vorgesehen. □ *abp*

Aufwendiges Fahrwerk, rasante Fahrt



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Nach dem problemlosen Öffnen des Modells kommt ein aufgeräumtes Innenleben zum Vorschein. Gut erkennbar sind die wirksame Schwungmasse und die NEXT18-Schnittstelle.



Ein lange Jahre gewohntes Bild aus Thüringen, die 95 mit Doppelstockgarnitur, lässt sich mit Arnold-Modellen nachstellen.



Auch die dritte Traxx-Generation wird sich auf den Gleisen schnell verbreiten – beim Vorbild wie auch auf neun Millimetern Spurweite.

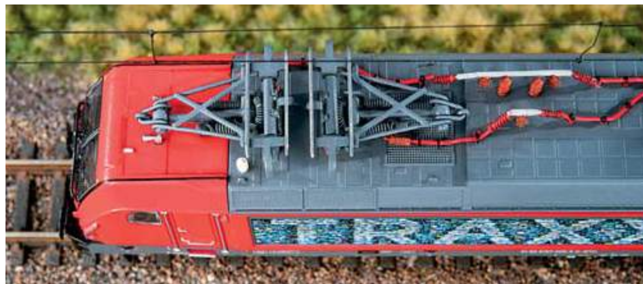
Arnold bringt die Traxx 3 als Neukonstruktion für die Baugröße N.

Generationenfrage

Die Entwicklung schreitet voran, zumindest bezüglich des großen Vorbilds der Traxx-Lokomotiven: Hier folgt eine Generation der anderen. Aktuell wird die dritte Generation ausgeliefert, die sich durch neue Fronten auf den ersten Blick von den Vorgängern unterscheidet. Technisch machte vor allem die Ausführung mit einem Last-Mile-Dieselmotor von sich reden, der bisher jedoch nur in wenigen Loks eingesetzt wird. Bei allen von der DB AG bestellten Traxx 3 (Baureihen 187.1 und 147) fehlt der Zusatzdiesel für das Fahren ohne Oberleitung.

Das Arnold-Modell gibt die 187 009 wieder, eine Maschine mit Last-Mile-Dieselmotor, Mehrsystem-Ausführung und einer Traxx-Eigenwerbung, mit der sie auf der Innotrans 2014 zu sehen war. Heute ist die Lok im Railpool-Lack unterwegs. Chassis und Drehgestelle der Arnold-Traxx 2 wurden unverändert übernommen, die Technik entstammt also einer älteren Modell-Generation: So entspricht die sechspolige Schnittstelle nicht dem aktuellen Stand, sie vergibt Chancen in Bezug auf die Digitalisierung (Licht, Sound). Die Fahreigenschaften sind gut, aber das Tempo ist zu rasant.

Das neue Gehäuse der 187 erfüllt alle hohen Erwartungen hinsichtlich der Detaillierung, Lackierung und Bedruckung. Das Ansteckteil zwischen den Drehgestellen wurde vorbildentsprechend verändert, die Abgasöffnung auf dem Dach für den Dieselmotor fehlt. Beim Abziehen des Gehäuses darf man sich nicht allein auf die Bedienungsanleitung verlassen. Neben dem beschriebenen Abspreizen sind auch die vier Schrauben zu lösen, mit denen die Pufferträger befestigt sind. Für diese liegen filigrane und leicht zu montierende Zurüstteile bei. □ *abp*



Die feine Nachbildung des Daches wird durch die vier – abweichend vom Vorbild – baugleichen und etwas groben Stromabnehmer beeinträchtigt. Die Frontgriffstangen unter den Fenstern sind angesetzt.



Die Bedruckung gibt keinen Anlass zur Kritik, auch kleinste Anschriften sind noch lesbar.

FOTOS: BAUER-PORTNER

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Arnold
- **Bestellnummer:** HN2340
- **Gehäuse/Chassis:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Fünfpol-Motor mit zwei Schwungmassen wirkt auf alle Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 78 Gramm
- **V_{min} (2,8 V):** 10,5 km/h
- **V_{max} (12 V):** 270 km/h
- **Preis:** 199,90 Euro (UVP)



Mit 1700 kW (2300 PS) schleppt die lange G 1700-2 BB auch lange Güterzüge. Das Hobbytrain-Modell ist trotz geringem Gewichts ebenfalls zugkräftig.

Endlich: Mit der G 1700-2 BB realisiert Hobbytrain eine moderne MaK-Maschine.

LONG VEHICLE

Der so genannten vierten Generation der MaK- beziehungsweise Vossloh-Diesellokomotiven entstammt die Typenreihe G 1700-2 BB, von der 30 Maschinen ab 2002 gebaut wurden. Sehr ähnlich sind auch die über 70 Loks der Reihe Am 843 für die SBB und die BLS ausgefallen.

Bereits im Jahr 2011 als Neuheit angekündigt, rollt nun eine gelungene und zeitgemäße Neukonstruktion auf die N-Gleise. Bei der Probefahrt zeigt sich die stetige Verbesserung der Fahreigenschaften der Hobbytrain-Loks. Angenehm leise und mit moderater Geschwindigkeit schnurrt das Modell über die Gleise. Auch langsamste Rangierfahrten sind kein Problem, für den Antrieb sorgt schließlich ein schlanker Glockenanker-Motor. Mit einem modernen Decoder, der in die Next18-Schnittstelle im Führerhaus eingesteckt werden kann, lässt sich das Fahrverhalten noch weiter optimieren. Der Tank ist für einen Lautsprechereinbau vorbereitet. Das rote Schlusslicht lässt sich für den Analogbetrieb über einen Schiebeschalter unter dem kurzen Vorbau abschalten, dessen Gehäuse sehr vorsichtig abgenommen werden sollte.

Die Detaillierung ist ausgezeichnet ausgefallen, insbesondere die Ätzgitter und die Drehgestelle sind eine Augenweide. Auch Lackierung und Bedruckung, jeweils mehrfarbig, geben keinen Anlass zur Kritik. Dass der Schriftzug „MaK G 1700" teilweise auf das Lüftergitter gedruckt wurde, fällt erst beim Betrachten der Makro-Aufnahme auf. Für den Preis bekommt man jedenfalls einen sehr guten Gegenwert. □ *abp*



Sehr realistisch wirkende Drehgestelle mit bedruckten Achslagerdeckeln, zierliche Geländer und mehrfarbige, gestochen scharfe Anschriften zeichnen das N-Modell aus.



FOTOS: BAUER-PORTNER

Superfiligran sind die Gitter über den Lüfterrädern und an den Seiten des Vorbaus.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Hobbytrain
- **Bestellnummer:** H2941
- **Gehäuse/Chassis:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Glockenanker-Motor mit zwei Schwungmassen über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf alle Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 40 Gramm
- **V_{min} (1,4 Volt):** 4 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 166 km/h
- **Preis:** 149,90 Euro (UVP)



Im typischen Bundesbahn-Look der Epoche IV kommt 215 130-6 daher. Könnte es eine passendere Farbgebung für die 215 geben? Wohl kaum.

Die Baureihe 215 war ein wichtiger Bestandteil der V 160-Lokomotivfamilie der Deutschen Bundesbahn. Das feine Fleischmann-Modell dieser Diesellok im Maßstab 1:87 erscheint nun als digitales Sound-Modell.

Pauken und Trompeten

Die einmotorigen Großdieselloks mit hydraulischer Kraftübetragung wussten stets zu beeindrucken. Besonders, wenn etwa eine Lok der DB-Baureihe 215 vor einen schweren Güterzug gespannt wurde, der MTU-Motor dann so richtig auf die Pauke haute und das kräftige Zweiklanghorn trompetete.

Diese Epoche ist (fast) schon Geschichte, doch im kleinen Maßstab kann sie dank eines neuen H0-Sound-Modells aus dem Hause Fleischmann nun praktisch unendlich oft wiederbelebt werden.

Die 215 macht dem guten Ruf der Marke alle Ehre, da es sich mit Abstand um die beste 1:87-Nachbildung dieser Baureihe handeln dürfte. Von den Drehgestellen bis hinauf aufs Dach, sämtliche Bauteile sollten auch den höchsten Ansprüchen genügen.

Bleibt einzig die in Bezug auf die Farbwiedergabe zwar gut getroffene, an den Übergängen vom Ozeanblauen ins Beigene jedoch leicht unscharf werdende Lackierung zu bemängeln. Warum die Loknummer auf einem glänzenden Trägerfilm sitzt, ist ebenso rätselhaft.

Zu schnell laufende Modell-Lokomotiven sind ärgerlich, bei der 215 ist dies jedoch nicht der Fall. Im Gegenteil, die Maschine erreicht in der Werkseinstellung die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes nicht ganz: Bei umgerechnet 125 km/h ist Schluss. Dafür erfreuen die selbst im untersten Geschwindigkeitsbereich sehr gut regelbaren Fahreigenschaften umso mehr, das Beschleunigen aus dem Stand geschieht ausgesprochen sanft. Der Antrieb gibt keine nennenswerten Störgeräusche von sich, was für eine gute Mechanik spricht.

So kann der realistisch klingende Diesellok-Sound des Modells so richtig zur Geltung kommen. Vom kräftigen Wummern des MTU 16V 652 TB bis hin zum Doppelton-Horn wird auch hier alles stimmig wiedergegeben. □ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Detaillierung; Fahreigenschaften; Sound*

KONTRA: *Farbtrennkanten*

BESTELLNUMMER: *424071*

PREIS: *234 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■▲

KOMPAKT

ACME: Schlafwagen MU in N



Exklusiv bei Menzels Lokschuppen sind die beiden abgebildeten Schlafwagen der CIWL-Bauart MU für die Spur N erhältlich. Der MU 1973 der FS (links) kommt in ex-CIWL-Beschriftung daher, während der bauartgleiche Waggon der NS bereits den Trans-Euro-Nacht-Schriftzug auf seinen dunkelblauen Außenwänden trägt. Die Schlafwagen im Maßstab 1:160 stehen den 1:87-Modellen dieses Herstellers in nichts nach, allein die perfekt detaillierte Inneneinrichtung dürfte in dieser Baugröße ihresgleichen suchen. Moderne Modelltechnik wie kulissengeführte Kupplung und ein seidenweicher Lauf selbst im engsten N-Radius sind bei ACME ebenso selbstverständlich. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *16050 (FS); 160061 (NS)*

PREIS: *je 54,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■▲



In der zweiten Lackierungsvariante zeigt sich die belgische Ausführung der überaus eleganten und langen „Knicknase“ für den TEE-Verkehr.

Die französisch-belgischen Viersystemloks der Reihen CC 40100 und 18 gehören zu den markantesten E-Loks in Europa. Trix bringt eine Epoche-IV-Version für H0.

Die lange Blonde

Frankreich setzte für den TEE-Verkehr (siehe Seite 24) früh auf lokbespannte Züge. Für den Einsatz zwischen Paris und Brüssel/Amsterdam waren Viersystemloks nötig, die in zehn beziehungsweise sechs Exemplaren für die SNCF und die SNCB/NMBS beschafft wurden. Die belgischen Maschinen waren auch regelmäßig in Köln zu Gast. Bei Märklin und Trix wird nun eine Version in der späteren Farbgebung ausgeliefert. Das digitale Soundmodell mit Metallgehäuse bringt satte 726 Gramm auf die Waage und dürfte damit auch lange TEE- und Schnellzüge sicher befördern. Vorbildgerecht besitzt die belgische Lok im Gegensatz zur SNCF-Version nur drei Stromabnehmer. Detaillierung, Farbgebung und Bedruckung sind, wie auch die Fahreigenschaften, einwandfrei. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Detaillierung; einwandfreies Finish; Fahreigenschaften; Zugkraft*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *22575*

PREIS: *329,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

Spanien ist für Hornby/Arnold von großer Bedeutung, ein N-Modell der RENFE-Reihe 277 daher konsequent.

Engländerin

Aus den Fabrikhallen von English Electric, Vulcan und Westinghouse stammten die 75 E-Loks für die RENFE, die ab 1952 im Güter- und Reisezugdienst eingesetzt und in den 70er-Jahren abgestellt wurden. Die Arnold-Miniatur gibt die Charakteristika der Maschinen sehr schön wieder. Besonders gefallen die Dachausrüstung mit feinen Original-Stromabnehmern und die detailreichen Lokfronten. Mit Next18-Schnittstelle, der möglichen Sound-Nachrüstung und einzeln ansteuerbaren LED ist das Modell auch technisch auf der Höhe der Zeit. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften; Weiß-Rot-Beleuchtung mit LED*

KONTRA: *Spalt oberhalb der Drehgestelle etwas zu breit*

BESTELLNUMMER: *HN2344*

PREIS: *174,90 Euro (UVP)*

URTEILE:





Das Modell kommt in mehreren Ausführung auf den Markt, unter anderem in der hell-türkisen Ursprungsversion als Reihe 7700.

KOMPAKT



ACME: Italienischer Schnellzugwagen der DR in H0

Der aus Italien stammende Einzelgänger verblieb nach 1945 in Deutschland und wurde schließlich mit der Nummer 203-307 in den Bestand der DDR-Reichsbahn eingereiht. Von diesem Fahrzeugtyp, den „Carrozze FS tipo 1933/37", beschaffte die Italienische Staatsbahn FS in den 1930er-Jahren über 900 Exemplare. Nachbildungen der FS-Vorbilder finden sich bereits seit längerer Zeit im Programm von ACME. Wie diese überzeugt nun auch das Modell im authentischen DR-Erscheinungsbild mit ansprechender Detaillierung, sehr feiner Lackierung und lupenrein aufgedruckten Anschriften in der korrekten Schrifttype. Der Waggon wurde bei der DR mit Drehgestellen der Bauart „Görlitz III leicht" ausgerüstet. Diesen Umbau hat ACME vorbildgerecht nachvollzogen. Die schlicht ausgefallenen Modell-Drehgestelle können mit dem hohen Nachbildungsniveau des Waggons jedoch nicht mithalten. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Interessantes DR-Vorbild; Detaillierung des Wagenkastens; Inneneinrichtung; Farbfinish*

KONTRA: *Drehgestelle; Preis*

BESTELLNUMMER: *50276*

PREIS: *65 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT



Arnold: DR-Selbstentladewagen für TT

Bis jetzt nur für TT bietet Hornby über seine Marke Arnold die DR-Selbstentladewagen der Bauart OOtv83 an. In den beiden Dreier-Sets sind Wagen der zweiten Bauserie (gebaut in der Wagonfabrik Brügge, niedrige Oberkästen) beziehungsweise der dritten Bauserie (Sarajewo, hohe Oberkästen) enthalten. TT-Modelle in bester H0-Qualität, so könnte man in Kürze beschreiben, was mit der Neukonstruktion geboten wird: Gelungene Proportionen und Drehgestelle, feinste Details, was den Entlademechanismus angeht und eine tadellose Beschriftung. Die Laufeigenschaften sind ebenfalls sehr gut. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Finish; Laufeigenschaften*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNR.: *HN 9700/9702*

PREIS: *139,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT



Hobbytrain: SBB-Schüttgutwagen für N

Neukonstruiert sind die modernen Schweizer Silowagen der Gattung Tagnpps, die von Hobbytrain in mehreren Varianten als Zweier-Sets ausgeliefert werden. Die Wagen werden seit 2002 vor allem im Zucker- und Kakaotransport in Ganzzügen zwischen Amsterdam und der Schweiz eingesetzt – sehr wichtige Rohstoffe für einen bestimmten Zweig der eidgenössischen Lebensmittelindustrie. Die Hobbytrain-Modelle überzeugen durch sehr gute Detaillierung, feinste Rangiererbühnen und Leitern, eine tadellose, mehrfarbige Bedruckung, gute Drehgestelle sowie gute Roll- und Kupeleigenschaften. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung von Aufbau, Rahmen und Drehgestellen; Finish*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *H23465*

PREIS: *88,79 Euro (UVP 2er-Set)*

URTEILE:





Der Habitus des Desiro ML wurde perfekt getroffen. Eine besondere Augenweide des Cityjets ist jedoch die Dachausrüstung.

Jägerndorfer liefert die jüngste Fahrzeug-Generation des ÖBB-Nahverkehrs in H0.

Nahverkehrs-Tiefflieger

Nach dem Railjet nun der Cityjet. Flughöhe Null auf Österreichs Gleisen. Offenbar glaubt man bei den ÖBB mit Assoziationen an die Fliegerei Qualität und Tempo auszustrahlen. Sei's drum.

Ein fliegender Cityjet wurde jedenfalls noch nicht beobachtet und im Lieferprogramm des Herstellers Siemens, der den Triebzug Desiro ML (Mainline) baut, sind optional auch keine Flügel erhältlich.

Jägerndorfer hat nun einen Triebzug der Baureihe 4746, die für den S-Bahn-Verkehr ausgelegt ist, in H0 aufgelegt. Der Cityjet überzeugt hinsichtlich der Detaillierung vollkommen. Vor allem die Dachausrüstung ist sagenhaft akribisch nachgebildet. Auch das restliche Fahrzeug wurde penibel umgesetzt. Zahlreiche angesetzte Bauteile zeugen von einer sehr großen Liebe zum Detail. Ein Extralob verdienen die Lackierung und die Bedruckung, denn das Vobild ist geradezu überflutet von Piktogrammen. Die Fahreigenschaften des Cityjets entsprechen den hohen Erwartungen an ein aktuelles H0-Modell. □ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung; hervorragende Lackierung und Bedruckung; gute Fahreigenschaften*

KONTRA: *Zu stark getönte Seitenscheiben*

BESTELLNUMMER: *47400*

PREIS: *379 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■▲

▶KOMPAKT



Herpa: VW T6 als Transporter und Multivan in H0

Viele Fans des VW-Transporters streiten noch immer darüber, ob ein umfangreiches Facelift die Vergabe einer neuen Fahrzeuggenerations-Nummer rechtfertigt. Der seit 2015 vom VW-Konzern angebotene T6 entspricht technisch und optisch noch überwiegend seinem Vorgänger, dem T5. Wie dem auch sei, Herpa hat sich nun auch dieses Vorbilds angenommen. Wie bei modernen Nutzfahrzeug-Modellen aus Dietenhofen nicht anders zu erwarten, überzeugt die Nachbildung der beliebten VW-Alleskönner auf ganzer Linie. Das sachliche Design des T6 versprüht seinen gediegenen Charme auch im Maßstab 1:87. Sämtliche Scheiben sind perfekt passgenau eingesetzt worden, auf dem Kühler glänzt das VW-Logo in Chrom. Selbst das Armaturenbrett hinter dem freistehenden Lenkrad wurde mehr als nur angedeutet und auf den Sitzen kann auch ein Preiserlein ohne verkürzte Beine Platz nehmen. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Karosserie-Materialstärke; Bedruckung*

KONTRA: -

BESTELLNUMMER: *028721 (Kasten, rot); 028738 (Van, schwarz)*

PREIS: *je 16,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ▣▣▣▣▣

▶KOMPAKT



Wiking: Fuchs-Bagger und Kastenwagen für H0

Neu im Wiking-Sortiment ist der Seilbagger vom Typ 301 der bekannten Firma Fuchs, der beispielsweise als Hilfsbekohlungskran in vielen DB-Betriebswerken zum Einsatz kam. Passend dazu wird es einen als Fuchs-Kundendienstfahrzeug beschrifteten Mercedes-Kastenwagen der Bauserie L 319 geben. Leider entsprechen nicht nur die Vorbilder, sondern auch die Modelle der Epoche III: Eine schlichte Modellumsetzung trifft auf bewusst pseudohistorisch gemachte Details wie hinterlegte, beim L 319 sogar undurchsichtige Scheiben. Schade, gerade der Fuchs-Bagger verdiente eine zeitgemäßere Nachbildung. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl*

KONTRA: *Schlichte Detaillierung*

BESTELLNUMMERN: *066201 (Bagger), 026503 (Transporter)*

PREIS: *22,99 Euro (Bagger), 10,99 Euro (Transporter)*

URTEILE: ▣▣◪

▶KOMPAKT



VV Modell: Fortschritt ZT 323 für TT

Die letzte Ausführung der Fortschritt-Traktoren lief als ZT 320 und ZT 323 (Allradantrieb) von 1984 bis 1990 im VEB Traktorenwerk Schönebeck (Elbe) vom Band. Exklusiv beim Modellbahnshop Sebnitz sind die TT-Modelle des tschechischen Herstellers „VV model“ erhältlich. Die aus Resin gefertigten scharfkantigen Aufbauten und die Fahrerkabine aus klarem, teilweise lackiertem Kunststoff zeigen alle Merkmale des Vorbilds. Die vorderen Schutzbleche und der Geräteträger bestehen aus Metall. Die Lackierung ist sauber. Neusilberätzteile für Rückspiegel und den Scheibenwischer liegen bei. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung von Chassis und Aufbauten; Lackierung; Räder drehbar*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *15301*

PREIS: *39,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ▣▣▣▣

35 Jahre und kein bisschen müde: Die Altmark-Segmentanlage der ehemaligen „AG 1/50 Berlin" entstand nach einer bis heute aktuellen Konzeption.

Von Arendsee nach Klein Rossau

TEIL 1



Unter dem Berliner Fernsehturm im Sommer 1981: Eine H0-Gemeinschaftsanlage zeigt Kleinbahnszenen aus der Altmark. Auf vorbildgetreuen Gleisanlagen laufen kurze Züge in Anlehnung an Originalfahrpläne. Das sorgte damals für Gesprächsstoff. Um die Entstehung dieser richtungsweisenden Modellbahn zu beleuchten, muss man noch zwei weitere Jahre zurückgehen. „Der Ursprung wurde im Jahr 1979 gelegt", erzählt Hans-Joachim Ewald, eines der Gründungsmitglieder der damaligen Arbeitsgemeinschaft des DMV. „Während des berüchtigten Schneewinters lief in Berlin auch schon eine Modellbahnausstellung, damals noch über drei Wochenenden, also 16 Tage lang. Dort kam der Gedanke auf, ob wir uns nicht zusammentun und eine gemeinsame Anlage bauen. Die Idee kam von Jacques Steckel, unserem Gründungsvater. Den Anstoß gab die AG aus Jena, die damals den Bahnhof Camburg in H0 zeigte. Die sehr vorbildorientierte Anlage stellte den damaligen Traktionswechsel dort mit vorbildgerechten Zügen nach, das war schon was", sagt Ewald. Die Anlage Camburg fand damals sehr viel Zuspruch, nicht nur bei den Zuschauern, sondern auch in Modellbahnkreisen. Sie wurde allerdings erst 1988 im MODELLEISENBAHNER vorgestellt.

„Ich hatte damals meine Anlage Joachimstal ausgestellt", erinnert sich Ewald, „das war der Treffpunkt für uns. Jacques Steckel kam auf mich zu, ob man so etwas nicht auch gemeinsam machen könnte. Da rannte er offene Türen ein. Wir haben dann in unserem Kreis herumgehorcht, wer Interesse hätte. Alle waren gleich begeistert und so sind wir zu sechst zusam-



Wir kommen von der Hauptbahn: Auf dem Schild über dem Fußweg-Zugang zum Kleinbahnhof in Arendsee steht: „Zu den Zügen nach Osterburg und Stendal-Ost". Auf dem Güterschuppengleis wartet der Triebwagen 135 040 (Bausatz von Günther).



Weites Land und kurze Züge: Die Kleinbahnen in der Altmark dienten regionalen Verkehrsbedürfnissen. Zwei Beiwagen hinter der gesuperten 106 256 von Gützold reichen für die wenigen Fahrgäste aus.

mengekommen." Mit Ausnahme des schon früh verstorbenen Jacques Steckel sind alle auch heute noch im nach der Wende gegründeten Verein dabei. Die Entscheidungsfindung war damals nicht ganz einfach, gab es doch viele interessante Vorbild-Bahnen, die zum Nachbau reizten. Doch oft kamen die Projekte wegen des damals noch fehlenden, dem Vorbild entsprechenden Fahrzeugmaterials nicht weiter in Betracht.

„Wir haben lange überlegt, was wir nachbauen sollten. Jacques Steckel war Anhänger der Kleinbahnen in der Altmark, das wussten wir. Bei einer unserer Tagungen, oder auch Bierabende, kam die zündende Idee von Hans-Werner Bürkner, unserem jetzigen Vorsitzenden: Warum machen wir das nicht? Das wäre mal was ganz anderes – Nebenbahn, Kleinbahn! Jacques ist vor Freude im Dreieck gesprungen", das weiß Hans-Joachim Ewald noch heute. Dann nahm alles seinen Lauf. Es gab schon das Buch von Wolfgang List zu den Kleinbahnen der Altmark, daran orientierte sich die AG. Doch welche Bahnhöfe sollten im Modell realisiert werden? Fünf kamen in die engere Wahl.

„Schon 1980 sind wir mit einem Firmen-Pkw, der uns zur Verfügung gestellt wurde, in die Altmark gefahren. Das war die erste Tagestour, bei fürchterlichem Wetter. Trotzdem haben wir die Bahnhöfe aufgesucht, die wir nachbauen wollten." Es

Exkursionen in die Altmark bildeten den Anfang

wurde gemessen und gezeichnet, Originalpläne der Reichsbahn wurden eingesehen und viele Bilder angefertigt. Doch Hans-Joachim Ewald trug eine besondere Verantwortung: „Jacques Steckel hatte damals, weil ihm das Empfangsgebäude auf meiner Anlage so gut gefallen hatte, gesagt: Jochen, du baust die Gebäude. Damit war das schon mal festgelegt", erinnert sich Ewald. „Was mir zugutekam durch meine Maurer-Lehre, war die Fähigkeit, anhand des Ziegelmauerwerks auf die Dimensionen der Gebäude zu schließen. Die Maße der Ziegel oder Klinker waren ja bekannt, und so konnte ich durch Auszählen der Steine oder Schichten die Modelle wirklich maßstäblich umsetzen. Bei verputzten Bauten war das natürlich nicht möglich, aber viele Stationen waren Klinkerbauten, Klein Rossau oder Apenburg zum Beispiel."

In einem guten Jahr wurde dann der erste Bauabschnitt der geplanten Großanlage umgesetzt. Bis zur nächsten Ausstellung in Berlin, 1981, waren die Bahnhöfe Arendsee, Stapel und Klein Rossau fertig. Eben diesen Abschnitt der über die Jahre hinweg noch vielfach vergrößerten Anlage konnte der MEB 35 Jahre später, im Jahr 2016, in Leipzig ausgiebig fotografieren.



Nach dem Triebwagen ist 91 4693, das Weinert-Modell einer ELNA 5-Lok, in Arendsee eingetroffen, hat umgesetzt und steht nun wieder zur Abfahrt bereit.

Welch ein schöner Zufall! Doch Hans-Joachim Ewald bremst die Begeisterung des Fotografen: „Das, was wir damals ausgestellt haben, existiert heute alles nicht mehr. Das ist alles zum zweiten, wenn nicht zum dritten Mal gebaut worden.“ Die Segmente haben aber noch immer die gleichen Abmessungen und sind prinzipiell identisch mit der Ursprungsversion, was die Gleislage, die Anordnung der Gebäude und der begleitenden Landschaftselemente anbelangt. „Das ist ja klar“, meint Ewald, „man kann es ja nicht anders machen, man muss sich doch an das Vorbild halten. Aber die Landschaft ist heute natürlich viel hübscher.“

Der Anspruch der AG beziehungsweise des Vereins war es offensichtlich immer,

Stetige Optimierung der Anlage lautet das Gebot

das Optimum zu suchen. „Das ist richtig“, stimmt Ewald zu. „Hohe Ansprüche haben wir uns schon damals gestellt. Es wurde stetig verbessert, bis zum heutigen Zeitpunkt, zum Beispiel auch mit den Fahrreglern von Heißwolf. Die eignen sich optimal für den analogen Betrieb bei uns.“ Doch die Entwicklung geht weiter: „Auf unserer Jahreshauptversammlung haben wir beschlossen, zu digitalisieren. Wir werden das schrittweise versuchen, erst einmal in einem Bahnhof, damit sich jeder von uns mit der digitalen Fahrweise vertraut machen kann. Und dann werden wir weitersehen, Schritt für Schritt.“ Ausgewählt für den Sprung ins Digital-Zeitalter wurde ebenfalls wieder der Abschnitt von Arendsee bis Klein Rossau, wobei zunächst nur der Fahrbetrieb digital laufen soll. „Wir diskutieren noch darüber, ob wir die Weichen zukünftig im Handbetrieb betreiben oder ob wir die elektrischen Antriebe beibehalten,“ erklärt Ewald.

An den Ecken der Segmentanlage wurden in den letzten sechs bis sieben Jahren neue Bogenteile und gerade Zwischenstücke eingefügt. „Wir haben dort früher ganz enge Bögen gehabt, fast im Straßenbahnradius. Aber irgendwann hat uns das doch sehr gestört. Wir sind dann auf eine Fünfeck-Lösung gekommen, die viel elegantere Radien ermöglicht,“ erzählt Ewald. So konnten sowohl die Motive mit dem Bahnübergang und dem Trafohäuschen als auch mit der filigranen Windmühle reali-



An der Bahnhofsausfahrt zwischen Haupt- und Kleinbahn liegt ein verwildertes Gartengrundstück. Doch der neue Besitzer schmiedet schon Pläne.



Schräg gegenüber am Lokschuppen wartet die frisch aus dem Raw zurückgekehrte V 23 048 (Brawa) auf ihren Einsatz: …

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **27-teilige H0-Segmentanlage in Rahmen- und Plattenbauweise**
- **Umbaute Fläche:** Zirka 21,50 x 5,50 m
- **Erbauer:** Eisenbahnfreunde Kleinbahnen der Altmark Berlin e.V. im BDEF
- **Bauzeit:** Über 35 Jahre
- **Epoche:** III
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Fahrbetrieb:** Analog (Heißwolf-Regler)
- **Gleismaterial:** Tillig Elite
- **Rollendes Material:** Brawa, Günther, Gützold, Piko, Tillig, Weinert u.a.

siert werden. „Dadurch ist die Anlage um vier Meter in der Länge gewachsen, doch das ist auch hilfreich im Fahrbetrieb, wenn nicht Bahnhof auf Bahnhof folgt. Früher begannen gleich hinter der Weiche in Stapel ein enger Bogen und auch ein anderer Stromkreis. Nun kann die Rangierfahrt problemlos über die Weiche hinausführen."

Ein realistischer Betrieb, entsprechend des Vorbilds der Altmärkischen Kleinbahnen, war und ist dem Verein wichtig. „Für uns haben wir schon die Vorstellung, dass wir so fahren, wie es in den Altmark-Büchern von Wolfgang List beschrieben



… den Verschub einer kurzen Übergabe in das Anschlussgleis der Außenstelle Arendsee zum „VEB PLAKOTEX Fehrbellin". Im Werk hergestellt wurden vermutlich Planen. Oben im Bildvordergrund ist das Übergabegleis zum Staatsbahnhof zu erkennen.





Nun kommt 135 040 mit dem Abendzug aus Klein Rossau zurück und überquert einen Bahnübergang zwischen dem VEB-Werk und dem originalgetreuen Nachbau eines altmärkischen Trafogebäudes.



Neue Lagerflächen werden nach traditioneller Zimmermannskunst aufgebaut – ein Kunstwerk auch in H0.

wird", meint Ewald. „Doch die Leute wollen ja auch etwas sehen, da sollen Züge fahren." Dazu einen Kompromiss zu finden, ist genauso schwierig wie die ständige Unterhaltung und Verbesserung der Anlage.

Das Ziel: Die Zuschauer sollen wiederkommen

„Wenn wir ausstellen, wollen wir die Anlage so präsentieren, dass die Besucher auch wiederkommen. Wir erleben das oft, dass die Leute an einem Tag zwei- oder dreimal vor der Anlage stehen. Viele sagen uns dann, dass ihnen die Anlage vor allem wegen der Details gefällt." Auch während der Fotoarbeiten überraschten die vielen kleinen Szenen. Trotzdem wirkt die Anlage keinesfalls überladen. Faszinierend war, wie die typische Weite der Landschaft in der Altmark, ein wenig auch die Verwunschenheit der abgelegenen Gegend, ins Modell übertragen werden konnte. Als Hilfsmittel für die fotografische Wiedergabe dieses Landschaftseindrucks diente lediglich die mitgebrachte Hintergrundkulisse mit dem Döllnitztal-Motiv von Auhagen. An den Bedienpunkten entlang der Anlage hatte der Verein bereits kleine Kulissen mit demselben, aber verkleinerten Motiv angebracht. Störende Übergänge wurden bei den betreffenden Bildern auf digitalem Weg weitgehend beseitigt.

Am 18. März veranstalten die „Eisenbahnfreunde Kleinbahnen der Altmark Berlin e.V." zum ersten Mal einen öffentlichen Fahrtag. Jeder Interessierte kann seine Fahrzeuge mitbringen und sie zur Abwechslung einmal in der Altmark fahren lassen. Das Vereinsgebäude liegt an der Landsberger Allee 186 (Ecke Weißenseer Weg) in Berlin. Info: www.altmark-modellbahn.de. □

Andreas Bauer-Portner

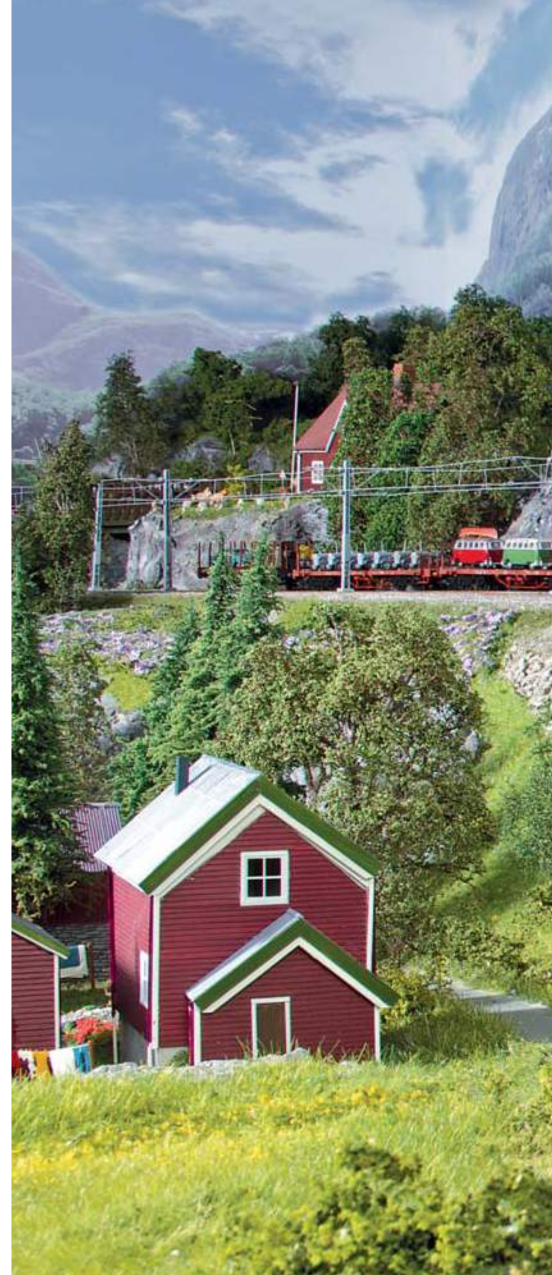
FOTOS: BAUER-PORTNER



Einfahrt in Stapel: Für diese Leistung in Richtung Klein Rossau ist 135 062 (Tillig) eingeteilt.

Nur ein kleiner Bahnhof – doch in einer großartigen Landschaft gelegen. Grund genug für einen Nachbau im Modell, dachten sich Modellbahner aus den Niederlanden.

Flåmsbana



Die Norwegische Staatsbahn (NSB, Norges Statsbaner) verfügt über ein ausgedehntes Streckennetz, das bis über den Polarkreis reicht. Es erstreckt sich damit über 1500 Kilometer in Nord-Süd-Richtung. Die Fjorde und Berge bieten spektakuläre Landschaften, führen aber auch zur Notwendigkeit von 800 Tunnel und 3000 Brücken im gesamten Streckennetz. Eine der wichtigsten Bahnlinien ist diejenige von Oslo nach Bergen, die so genannte Bergensbanen, mit einer Länge von etwa 500 Kilometern. Mit der maximalen Höhe von 1301 Metern über Meeresspiegel gehört sie zu den höchstgelegenen Hauptbahnen Europas. 1300 Meter klingen nicht besonders spektakulär, doch die nordische Witterung und die Lage oberhalb der Baumgrenze führen zu oft extremen Bedingungen im Winterbetrieb. In Myrdal, auf 867 Metern im Gebirge gelegen, zweigt die „Flåmsbana“ (Flamsbahn) ab, die mit maximal 55 Promille steil hinunter nach Flåm führt. Das Städtchen liegt am Ende eines tief eingeschnittenen Fjordes.

Der Bau dieser Strecke begann im Herbst 1923, zunächst war sie als gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn konzipiert. Doch erst am 1. August 1940 wurde sie, ohne offizielle Eröffnung und als reine Reibungsbahn, in Betrieb genommen. Im selben Jahr fuhr der erste Güterzug, gezogen von einer Dampflok. Ein Jahr später folgten Personenzüge, und ab 1944 gab es einen elektrischen Betrieb mit Triebwagen der Baureihe Bm 64, die ursprünglich auf der Hardanger-Linie eingesetzt waren. Wie in Deutschland wird die Fahrleitung mit 15 kV/16 2/3 Hz-Wechselstrom gespeist. In den 60er-Jahren war die Flamsbahn von der Schließung bedroht, doch heute genießen Touristen aus der ganzen Welt die Fahrt auf der eindrucksvollen Gebirgsbahn.

Die Strecke und der Fjord gehören zu den fünf bekanntesten Touristenattraktionen in Norwegen. Etwa eine Million Besucher kommen jedes Jahr nach Flåm, zu einem großen Teil mit Kreuzfahrtschiffen.

Durch die spektakuläre Landschaft Norwegens sollte sich die Bahnstrecke auch auf der Anlage unseres Vereins „Modelspoorteam de Maaslijn“ schlängeln. Als

Eine steile Gebirgsbahn dient als Vorbild

Motiv wurde der Bahnhof von Berekvam im Flamstal ausgewählt. Er liegt auf halber Strecke der zirka 20 Kilometer langen Zweigbahn und dient als Kreuzungsbahnhof. Der konkrete Landschaftsausschnitt um den Bahnhof wurde genauestens im Maßstab 1:87 nachgebaut. Der H0-Bahnhof von Berekvam besitzt, wie das Original,



Einige Gebäude im typischen Falunrot bereichern die Modell-Landschaft. Sie entstanden alle nach konkreten Vorbildern im Flåmsdalen.



nur zwei Gleise und liegt an einem steilen Hang über dem Talgrund des „Flåmsdalen“ (Flamstal). Dargestellt wird die Situation um das Jahr 2000.

Der detaillierte Anlagenteil hat eine Größe von 360 x 100 Zentimetern. Die Höhe der nachgestellten Landschaft erstreckt sich über 90 Zentimeter, so dass die Hanglage der Strecke gut zur Geltung

Die norwegische Landschaft dominiert auf der Anlage

kommt. Nur die Gleise und das kleine Empfangsgebäude liegen in der Ebene, ansonsten fällt das Gelände ab oder steigt hinter der Strecke steil an. Zwischen den vielen Felspartien und Geröllflanken besteht die Vegetation aus Laubbäumen und Sträuchern, wie sie typisch für das Flamstal im Bahnhofsbereich sind. Berekvam liegt auf einer Höhe von 343 Metern über dem Meeresspiegel. Die Bäume und Sträucher wurden zum Teil speziell für diese Anlage von der Firma Anita Dekor gefertigt oder entstanden im Selbstbau. Diese Vegetation setzt sich auf der Hintergrundkulisse fort. Als Grundlage für den Ausdruck auf Plakat-Papier dienten eigene Bilder, die vor Ort angefertigt wurden. Mit einem Bildbearbeitungsprogramm wurden sie zu einem Gesamtbild zusammengefügt und bearbeitet. Ein Blickfang auf dem Hintergrund sind die Wasserfälle, die über die steilen Bergflanken stürzen.

Auch in der Modell-Landschaft wurde ein kleiner Wasserfall nachgebildet. Auf den Wiesen wachsen neben vielen anderen Arten zum Beispiel Lupinen, die häufigsten Wildblumen in Norwegen. Auch Schafe und Fjordpferde fehlen nicht. Das kleine Empfangsgebäude wurde dem Vorbild genau nachempfunden. Doch auch die vielen roten Holzgebäude, vom Bau-

Der Güterzug mit einer braunen El 11 (Modell von NMJ) wartet im Bahnhof Berekvam auf die Kreuzung mit dem Gegenzug. Im dichten Ausstellungsbetrieb lässt dieser nicht mehr lange auf sich warten.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Dreiteilige H0-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Fläche:** Zirka 3,6 x 1,0 Meter (detaillierter Teil, ohne Schattenbahnhof)
- **Erbauer:** Modelspoorteam de Maaslijn
- **Bauzeit:** Zirka 1,5 Jahre
- **Epoche:** V
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Fahrbetrieb:** Digital (DCC, PaHasoft-KOPLOPER)
- **Gleismaterial:** Lima/Rivarossi Code 83
- **Rollendes Material:** NMJ, Philotrain, Heljan, Roco, Lima, Trix, Eigenbau



Typisch für die Flamsbahn sind die Pendelzüge mit EL 17-Sandwich-Bespannung. Die dort bis 2014 eingesetzten Loks trugen den Schriftzug „FLÅMSBANA", der auch das NMJ-Modell ziert.



FOTO: HANS PETERS

Vor dem Bau der H0-Anlage war Hans Peters vor Ort und ließ sich von der eindrucksvollen Landschaft mit den steilen Felswänden und Wasserfällen inspirieren.

ernhof bis hin zur kleinen Scheune, stehen genau an den Stellen, an denen sie auch in Wirklichkeit zu finden sind. Das Haus mit dem Doppelgiebel entspricht einem Standardtyp der NSB. An den Modellstraßen stehen norwegische Verkehrsschilder.

Die Oberleitungsmasten sind mit einem Aufkletterschutz ausgestattet, der typisch für die Flåmsbana ist. Im Bahnhofsbereich stehen die Einzelmaste abwechselnd sowohl außen als auch zwischen den beiden Gleisen.

Die Segmentanlage entsteht im Leichtbau

Unsere Anlage ist für den Ausstellungsbetrieb teilbar aufgebaut. Die drei Segmente wurden aus Pappelsperrholz und „Roofmate"-Kunststoff-Dämmplatten aufgebaut. Dadurch ergibt sich ein sehr niedriges Gewicht. Das Code 83-Gleismaterial von Lima/Rivarossi mit einer Profilhöhe von 2,1 Millimetern ist schon seit Jahren nicht mehr auf dem Markt. Wir hatten aber noch einen Vorrat, der für unser Anlagenprojekt ausreichte. Der Schatten-



Die Rangierloks der Baureihe El 10 gehören nicht so recht auf die Flamsbahn. Das Trix-Modell macht sich trotzdem sehr gut im H0-Bahnhof Berekvam. Die grüne Signalflagge neben dem Oberleitungsmast dient als Hilfs-Einfahrsignal.

bahnhof auf der Rückseite der Anlage gewährleistet mit seinen sieben Gleisen einen abwechslungsreichen Zugbetrieb mit den originalen Zuggarnituren der Flåmsbana: Triebwagen der Baureihe Bm 69 in Rot oder Braun, E-Loks der Reihen El 9, El 11, El 17 und El 18 oder Nohab-Diesel-loks. Alle Lokomotiven tragen eine zur Flamsbahn passende Betriebsnummer. Als Beispiele seien die grüne El 17 2229 und die braune Nohab Di 3 605 genannt. Letztere war in Myrdal beheimatet und beförderte hauptsächlich Bauzüge durch das Flamstal.

Auch die Reisezüge setzen wir vorbildgetreu auf der Anlage ein. Bis 2014 kreuzten in Berekvam Sandwich-Züge aus sechs dunkelgrün lackierten Personenwagen der Reihen B3-4, B3-5 und BF3-3 und jeweils einer grünen El 17 an der Spitze/am Ende. Seitdem verkehren die moderneren El 18 vor den Sandwich-Zügen. Die sechs grünen Wagen tragen nun silberfarbene Dächer und Türen. Wir stellen, passend zur Vegetation, den Sommerbetrieb, also die Hauptsaison auf der „Flåmsbana" dar. Die Züge sind dann länger und verkehren in einem dichteren Fahrplan als im Winter. Dann reicht meist eine Lokomotive für die Züge aus. □ *Hans Peters/abp*



Viel zum gelungenen Eindruck der Anlage trägt auch die Hintergrundkulisse bei. Dazu wurden Originalaufnahmen aus der Umgebung von Berekvam verwendet.





Lilafarbene Lupinen und ein begrüntes Dach auf dem Schuppen: Die Natur kommt keinesfalls zu kurz auf dieser Anlage.



FOTOS (7): FRANK ZARGES

Die Di 3 mit Schutzgittern (Umbau Heljan) zieht eine NMJ-Wagengarnitur. Die Nohabs liefen in der Regel vor Bauzügen im Flamstal.

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Erlebnis Modellbahn Dresden

Vom 17. bis 19. Februar lud der MEC Pirna e.V. (SMV031) zur mittlerweile 13. „Erlebnis Modellbahn" in die Messe Dresden ein. Wieder ist es den emsigen Vereinsmitgliedern gelungen, eine hochkarätige Ausstellung auf die Beine zu stellen.

Da wären natürlich zuerst die zahlreichen Modellbahnanlagen, welche die Zuschauer begeisterten. In nahezu allen Nenngrößen demonstrierten die Aussteller – darunter viele SMV- und BDEF-Vereine – ihr Können. Besonders beliebt und dicht umlagert war das über 20 Meter lange Modell der Arlberg-Nordrampe in der Nenngröße N, das den weiten Weg aus Niederösterreich nach Dresden nahm. Eine ähnlich weite Anreise hatte die H0-Anlage „Peterseck", die von Pemoba aus Holland ausgestellt wurde. Aber auch Anlagen aus der näheren Umgebung konnten überzeugen. Heimlicher Favorit vieler Besucher war die leicht verschneite H0-Nachbildung der Oberweißbacher Flachstrecke, die vom 1. Rudolstädter Modellbahnclub e.V. (SMV017) gezeigt wurde.

Nun im verdienten Ruhestand, ließ es sich „Mister Eisenbahnromantik" Hagen von Ortloff nicht nehmen, seine private Modellbahn in der seltenen Spurweite S zu präsentieren. Viele Besucher nutzten die Möglichkeit, mit dem bekannten Moderator ins Gespräch zu kommen oder ein Autogramm zu ergattern. Noch etwas größer war der Nachbau des Bahnbetriebswerks Oschersleben in Spur 1.



Mit der P 8 durch Halle 3: Die 5-Zoll-Dampfloks begeisterten Jung und Alt, auch wenn nicht jeder Zug zum Mitfahren einlud.

Neben den klassischen Modellbahnen gehören die meist dampfbetriebenen Züge des Minibahnclubs Dresden e.V. zum festen Programm der „Erlebnis Modellbahn". Das über 600 Meter lange Streckennetz in der 5-Zoll-Spur nahm die ganze Halle 3 ein. 17 Dampflokomotiven drehten dort ihre Runden und sorgten für reichlich nebliges Ambiente. Die täglichen, moderierten Lokparaden waren derart beliebt, dass man sich recht früh für Plätze mit gutem Blick einfinden musste. Die Mitfahrmöglichkeiten auf den großen Zügen begeisterten vor allem das junge Publikum.

Doch das war nicht das einzige Angebot für junge Ausstellungsbesucher, denn schließlich versteht sich die „Erlebnis Modellbahn" als Familienveranstaltung. Für die Kleinsten gab es einen riesigen Spielbereich mit Holzeisenbahnen. Die etwas älteren Nachwuchsmodellbahner konnten ihr Können auf einer Bastelstraße und am „Junior College Europa", das von der SMV angeboten wurde, unter Beweis stellen.

Für die attraktive Veranstaltung sprechen auch die zahlreichen Stände der Modellbahnfirmen. Unter ihnen waren auch 2017 besonders viele Kleinserienhersteller, die man auf vergleichbaren Ausstellungen in dieser Fülle vergeblich sucht. So konnten zahlreiche Besucher vor Ort noch manch gesuchtes Modell oder Zubehör erwerben. Die Firmen und Händler – so das einhellige Fazit – waren auf jeden Fall zufrieden.

SMV und BDEF waren mit gemeinsamem Stand vor Ort und beantworteten vor allem viele Fragen der Mitglieder zu den bevorstehenden Delegiertentagen.

Welcher Aufwand hinter der Organisation einer solch großartigen Veranstaltung steckt, kann man nur erahnen. Umso erfreulicher ist es, dass zur 13. Ausgabe der „Erlebnis Modellbahn" über 17 000 Besucher begrüßt werden konnten. Allein am Samstag strömten über 8000 Menschen in die Messe Dresden. Darunter waren neben den Modellbahnern auch sehr viele Familien mit Kindern. In Gesprächen zeigten sich die meisten Besucher beeindruckt und begeistert von der Ausstellung und der Vielfalt des Hobbys. Ein Zeichen also, dass das Konzept des MEC Pirna aufgeht.

SMV und BDEF gratulieren allen Beteiligten zur erfolgreichen Veranstaltung und wünschen den Organisatoren für die nächste „Erlebnis Modellbahn", die vom 9. bis 11. Februar 2018 stattfinden wird, ein ebenso glückliches Händchen und wieder viele, begeisterte Besucher. *MC*



Andreas Thiele zeigte seine H0f-Anlage mit Motiven aus Rügen (siehe MEB 08/2015).

FOTOS (3): MIRKO CASPAR



Stets dicht umringt war die Spur-S-Anlage mit historischen Modellen, die Hagen von Ortloff zusammen mit zwei Kollegen mitgebracht und aufgebaut hatte.

Der Bundesverbandstag 2017 des BDEF

Vor 59 Jahren wurde in Frankfurt am Main der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) gegründet. Im 60. Jahr seines erfolgreichen Bestehens kehrt der Verband für den Bundesverbandstag an seine Geburtsstätte zurück.

Ein ausführliches Programm mit Rundfahrten wie der „Vier-Flüsse-Fahrt" am Samstag, mit Foren, unter anderem mit der bekannten Kunstlok-Designerin Gudrun Geiblinger, mit Exkursionen zu Bahnzielen sowie mit der Delegiertenversammlung erwartet die Besucher. Durch den verbandszugehörigen „MEC Frankfurt Griesheim 1983" wird im Saalbau in Frankfurt-Griesheim, Schwarzerlenweg 87 (direkt an der S-Bahn-Station) an allen Tagen des Bundesverbandstages eine Modellbahnausstellung unter dem Motto „BDEF-Vereine stellen sich vor" vorbereitet, zu der acht Vereine ihre Anlagen in den Baugrößen N bis IIe zeigen werden.

Mit dieser Ausstellung beteiligt sich der Verband auch am Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte am 28. Mai 2017.

An allen Veranstaltungen, die im Einzelnen unter www.bdef.de/Verbandstag näher erläutert sind, können auch Nichtmitglieder des Verbandes teilnehmen. Anmeldungen sind nicht nur über die Homepage, sondern auch am Stand des Verbandes bei der Faszination Modellbahn in Sinsheim und der Intermodellbau in Dortmund möglich. Eine weitere Besonderheit bietet der Verband mit einem Sonderwagen in H0, einem Bm mit der Aufschrift „60 Jahre BDEF" an. Das Original des Wagens läuft mit dieser Aufschrift im Sonderzug der „Vier-Flüsse-Fahrt" am 27. Mai mit. Bestellmöglichkeiten gibt es wiederum auf der Homepage oder bei den genannten Ausstellungen. Die Vorbestellung ermöglicht einen Rabatt von drei Euro.

Der Verband freut sich über zahlreiche Anmeldungen und Teilnehmer.



FOTO: HDS

Frankfurt ruft – zum 60. Bundesverbandstag des BDEF. Tradition und Moderne sind am Hauptbahnhof der Mainmetropole stets vereint.



Maßstäblich lang und sehr gut detailliert wird das Piko-Modell des Bm 232 mit BDEF-Logo ausfallen.

Dioramenwettbewerb entschieden

Der zur Ausgestaltung des BDEF-Standes auf Messen ausgerufene Dioramenwettbewerb ist entschieden. Die Bewerbungen sind zeitgerecht eingegangen und wurden von einer fünfköpfigen Jury ausgewertet. Das sehr ähnliche Qualitätsniveau hat die Bewertung naturgemäß etwas erschwert. Natürlich verraten wir die Rangfolge noch nicht, dies ist der Siegerehrung vorbehalten, die am 9. April auf der Intermodellbau in Dortmund am Stand des BDEF in Halle 7 um 14 Uhr stattfindet. Die Dioramen selbst sind während der gesamten Messe zu sehen.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

VORBILD

Do 09.03.

• Endstation Steinheim? Zur Bedeutung der Bottwartalbahn für die Urmenschstadt. Ein Vortrag von Helga Necker, Wolfram Berner und Hans-Joachim Knupfer im Klostermuseum Steinheim um 20.00 Uhr.

Sa 11.03.

• Frauentagsfahrt und Kupperwormjagd auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 72640, www.bergwerksbahn.de.
• Pendelverkehr auf der Wisentatalbahn von Schönberg nach Schleiz, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
• Von Treysa in die Museen nach Sinsheim und Heilbronn, Eisenbahnfreunde Treysa e.V., PF 1152, 34601 Schwalmstadt; Tel. (06691) 71212; info@eftreysa.de, www.eftreysa.de.
• Sonderfahrt nach Lippendorf ab Leipzig, EMBB e.V., Leipzig, Schönauer Str. 113, 04207 Leipzig, Tel. (0341) 96 82514, info@dampfbahnmuseum.de, www.dampfbahnmuseum.de.
• Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.

So 12.03.

• Frühlingsdampf am Tegernsee, Bayerischer Localbahn Verein e.V., Am Wildzaun 11, 82041 Oberhaching, Tel. 0172 8330528 Marcus Sturm, www.localbahnverein.de.

Fr 17.03.

• Mondscheinfahrten bei der Trossinger Eisenbahn, Freundeskreis der Trossinger Eisenbahn e.V., Bahnhofstr. 9, 78647 Trossingen, Tel. (07425) 9402-36, info@trossinger-eisenbahn.de, www.trossinger-eisenbahn.de.

Sa 18.03.

• Zechenfahrt mit dem Wismarer Schienenbus, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
• Sonderfahrt von Berlin nach Nordhausen, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

Sa 18.03. und So 19.03.

• 90 Jahre 99 715, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
• Teddybärfahrten in Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

So 19.03.

• Eisenbahnmuseum Kötzschau geöffnet, Eisenbahnfreunde Kötzschau, Am Bahnhof 27, 06237 Leuna / OT Kötzschau, Tel. 0160 6134529, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.com.

Sa 25.03.

• Hafenrundfahrt mit der Eisenbahn, Historische Eisenbahn Mannheim e.V., Sulzer Str. 43, 68229 Mannheim, Tel. (0621) 4825374 (Sa 10 bis 17 Uhr, sonst AB), hemev@web.de, www.Historische-Eisenbahn-Ma.de.
• Sonderfahrt nach Holzhau ab Berlin, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
• Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt mit Schienenbus, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.

So 26.03.

• Exkursion zur Herkulesbahn Hohen-Gras, Vhs Region Kassel, Dr. Klaus-Peter Lorenz, Tel. (0561) 10031681, www.vhs-region-kassel.de.
• Mit VT 98 zum Frühlingserwachen im Vogtsbauernhof, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim. Tel. (07154) 131830, info@dnv-tours.de, www.foerderverein-schienenbus.de.

Mi 29.03.

• Vortrag Zukunft Mobilität im DB-Museum, DB Mobility Logistics AG, DB Museum Nürnberg, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel. 0180 4442233, info@db-museum.de, www.db-museum.de.

Sa 01.04.

• Schienenkreuzfahrt durch den Pott, Stiftung Eisenbahnm. Bochum, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
• Schlemmertour durch das Selketal ab Quedlinburg mit Triebwagen T1 mit 3-Gänge-Menü, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.
• Saisoneröffnung im SEM Chemnitz, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.
• Frühlingsexpress ums Erzgebirge ab Dresden, Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e.V., Tel. (03763) 778 2864, www.dampflok-glauchau.de.
• Sonderfahrt mit Dampflok 03 2155 von Weimar über Erfurt nach Meiningen ins Dampflokwerk. Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

Fr 07.04. bis So 09.04.

• Dresdner Dampfloktreffen, IG Bw Dresden-Altstadt e.V., Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden, Tel. (0351) 42484134, webmaster@igbwdresden-altstadt.de, www.igbwdresden-altstadt.de.

Do 06.04.

• Dia- und Filmabend „Norddeutsche Kleinbahnen, Dampfbetrieb Altmark, MTV-Sportheim Uelzener Straße 90, 19.30 Uhr, Tel. (0581)72279, www.heide-express.de.

Sa 08.04.

• Bahndammwanderung mit Infozug. Mansfelder Bergwerksbahn e. V., Hauptstraße 15, 06308 Benndorf, Tel. (034772) 27640 (Mo bis Fr 7 bis 15 Uhr), PF 1155, 06305 Klostermansfeld, www.bergwerksbahn.de.
• Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.
• Mit der P8 auf Zechenfahrt, Abschied von der Kohle, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
• Sonderfahrt ab Berlin nach DD, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
• MEB-Leser-Treffen im SSB-Waldheim in Stuttgart mit interessanten Bildvorträgen. Wir bitten um formlose Anmeldung, um disponieren zu können: Korbinian Fleischer, Tel. (08141) 53481-245 oder fleischer@modelleisenbahner.de



FOTO: SEM CHEMNITZ

Am Ostersamstag, 15. April findet mit 503648 eine Frühjahrs-Rundfahrt ab Chemnitz über Nossen und Freiberg statt. Infos dazu gibt es unter Tel. (0371) 92092848 oder www.sem-chemnitz.de.

So 09.04.

• Sonderfahrten auf der Strecke Eggmühl – Langquaid, Am Bahnhof 5, 84085 Langquaid, Tel. (09452) 949707, www.laabertalbahn.de.

Fr 14.04.

• Pendelfahrten auf der Niedtalbahn zwischen Dillingen und Bouzonville (Busendorf) in Frankreich zum Karfreitagsmarkt im 2-Stunden-Takt (dort fahren sonst keine Züge!), Fahrzeiten gibt es unter: www.bahn.de.

Fr 14.04. bis Mo 17.04.

• Osterfahrtage in der Prignitz, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

Sa 15.04.

• Osterdampf auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Mansfelder Bergwerksbahn e. V., Hauptstraße 15, 06308 Benndorf, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
• Mit dem Osterhasen auf Abschiedstour der 50 3616-5 von Schöneck über Zwotental nach Adorf, Tel. (0371) 3302696, (Olaf Gläser), www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

So 16.04.

• Preußenzug ab Minden unter Dampf, Museums-Eisenbahn Minden e.V., PF 9031, 32402 Minden, www.museumseisenbahn-minden.de.
• Mit dem Osterhasen auf Abschiedstour der 50 3616-5 von Schwarzenberg über Zwickau und Zwotental nach Adorf, Tel. (0371) 3302696, (Olaf Gläser), www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

So 16.04. und Mo 17.04.

• Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn, Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Bahnhof 10/1, 78628 Rottweil, Tel. (0741) 17470818, kontakt@efz-ev.de, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
• Saisonstart der Böhmetal-Kleinbahn, Abfahrten ab Bahnhof Altenboizen um 11 und 13 Uhr, Tel. (030) 40035618, www.modellbahn-psb24.de.

Mo 17.04.

• Mit dem Schienenbus zum Ostereier suchen, Bahnbetriebsgesellschaft Herten, Sickelmannskamp 16, 45701 Herten, Tel. (0209) 88004870, betriebe.herten@gmail.com, www.revier-sprinter.info.

Mi 19.04.

- MEB-Leser unterwegs. Wir fahren in Regelzügen ab Hannover/Hildesheim zur Dampflok-Werkstattbesichtigung der Harzer Schmalspurbahnen in Wernigerode und anschließend auch mit dem Dampfzug. Um Anmeldung wird gebeten: Korbinian Fleischer, Tel. (08141) 53481-245 oder fleischer@modelleisenbahner.de.

Fr 21.04.

- Vortrag: 175 Jahre Eisenbahn in Schlesien, Volkshochschule Region Kassel, Dr. Klaus-Peter Lorenz, Tel. (0561) 10031681, www.vhs-region-kassel.de.
- Mondscheinfahrten auf der Trossinger Eisenbahn, Freundeskreis der Trossinger Eisenbahn e.V. Bahnhofstr. 9, 78647 Trossingen, Tel. (07425) 9402-36, info@trossinger-eisenbahn.de, www.trossinger-eisenbahn.de.

Sa 22.04.

- Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.

Sa 22.04. und So 23.04.

- Frühlingsfest im Bw Schönweide, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

So 23.04.

- ÖPNV-Erkundungstour ab Tübingen quer durch Baden-Württemberg. Das Ziel am Rande: Schloß Zwingenberg, Tel. (08141) 53481-245, info@3-loewen-takt.de.

Sa 29.04.

- Dampfsonderzug zum Dampflokparade in Wolsztyn (Wollstein) ab Berlin, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Saisonstart bei der Sauschwänzlebahn, Bahnbetriebe Blumberg GmbH, Bahnhofstraße 1, 78176 Blumberg, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.
- MEB-Leser unterwegs: Wir fahren zur Jahresausstellung im Alten Bahnhof Lette. Gruppenfahrt in Regelzügen ab dem Ruhrgebiet. Um Anmeldung wird gebeten: Korbinian Fleischer, Tel. (08141) 53481-245, fleischer@modelleisenbahner.de.
- Große Dampflokparade in Wolsztyn (Wollstein), www.parowozy.com.pl/newsd.htm
- Schlemmertour durch das Selketal ab Quedlinburg mit Triebwagen T1 mit 3-Gänge-Menü, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.

Sa 29.04.und So 30.04.

- Saisoneröffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow (Ueckermark) mit Museumsfahrten nach Damme, 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik

Sendezeiten im SWR

Samstag, 16.00Uhr eine Wiederholung und 16.30 Uhr eine neue Folge oder eine Wiederholung – oder eine 60 Minuten Sendung über den ganzen Zeitraum.

Montag – Freitag, 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

MODELLBAHN

Sa 11.03.

- Ausstellung in 67245 Lambsheim, Halle des TV 1864/04, Weisenheimer Straße 56, Tel. (06233) 303-9219, www.mef-frankenthal.de.

Sa 11.03. und So. 12.03.

- Modellbahn-Ausstellung in 12247 Berlin, Kath. Kirchengemeinde Sankt Benedikt, Kaulbachstraße 62, 10 bis 18 Uhr, Tel. (030) 4764825, www.sankt-benedikt-berlin.de.
- Treffen der ROKAL-TT-Modelleisenbahn-Freunde mit kleiner Börse, Sa 13 bis 16 Uhr, So 10 bis 16 Uhr, Niederrheinisches Freilichtmuseum, Eingangsgebäude, Stadionstraße 145, 47929 Grefrath, Tel. (02153) 6598, www.rokal-tt-lobberich.de.

Sa 18.03.

- Tauschbörse in 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Eimsbüttel, Doormannsweg 12, 12 bis 16 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.
- Tag der offenen Tür in 10369 Berlin-Lichtenberg, 9 bis 17 Uhr, Landsberger Allee 186, Tel. (030) 3924613, www.altmark-modellbahn.de.

So 19.03.

- Tauschbörse in A-3500 Krems an der Donau – Lerchenfeld, Volkshaus, Hofrat Erbenstraße 1, 9 bis 12 Uhr, Tel. (0043) 676 3172401, www.igm-wachau.at.
- Ausstellung und Börse in 32791 Lage, Schulzentrum Werreanger, 11 bis 17 Uhr, Tel. (05231) 47493, www.eisenbahnfreunde-lippe.de.
- Eisenbahnmarkt in 50389 Wesseling, Festsaal der HGK, Schwarzer Weg, 10 bis 16 Uhr, Tel. (0221) 3902192, www.koeln-bonner-eisenbahnfreunde.de.
- Ausstellung in 66265 Heusweiler-Wahlschied, Sport- und Kulturhalle Wahlschied, 10 bis 16 Uhr, Tel. (06806) 83493, www.mef-heusweiler.de.

Sa 25.03.

- Tauschbörse in 06618 Naumburg (Saale), Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Straße, 8 bis 13 Uhr, Tel. (03445) 201826.

Sa 25.03. und So. 26.03.

- Fahrbetrieb in 67823 Obermorschel, Vereinsheim Luitpoldstraße, jeweils 10 bis 18 Uhr, 26.03 zusätzlich Tauschbörse in der Turnhalle der Grundschule von 11 bis 16 Uhr, Tel. (06362) 30331, www.mbf-obermorschel.de.
- Frühjahrsausstellung in A-6372 Oberndorf in Tirol, Franz-Cervinka-Weg 3, jeweils 10 bis 16 Uhr, Tel. (0049) 15111833938, www.mbc-wilderkaiser.at.
- Internationale Modellbahnausstellung in 41564 Kaarst, Am Schulzentrum 16, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel.(02131) 510314, www.modellbahn-kaarst.de.

Sa 26.03.

- Tauschbörse in 24798 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1, 11 bis 16 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.

So 02.04.

- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Am Sportgelände 5, 10 bis 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 08.04.

- Tauschbörse in 99027 Erfurt, Alte Parteischule, Werner Seelenbinder-Straße 14, 9 bis 15 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Kleinserienmesse in 01069 Dresden, ENSO-Gebäude City-Center, Bayrische Straße, (035205) 75409, www.hartmann-original.de.
- Tauschbörse in 23558 Lübeck, Opel-DELLO, Töpferweg 61-63, 11 bis 16 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.

Sa 08.04. und So 09.04.

- Fahrtag auf der 5-Zoll-Gartenbahnanlage des MEC Rhein-Lahn e.V., Max-Schwarz-Straße in 56112 Lahnstein, Tel. 0162 9402905, www.mec-rhein-lahn.de.
- Ausstellung in 29389 Bad Bodenteich, Turnhalle der Grundschule, Hauptstraße 23, Sa 11 bis 18 Uhr, So 11 bis 16.30 Uhr, Tel. (05825) 488, www.mec-bad-bodenteich.jimbo.com.

So 09.04.

- Tauschbörse in 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehrkorn, Liebigstr. 1, 11 bis 15 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.
- Tauschbörse in 26609 Aurich, Mazda-Ubben, Esenser Str. 122, 11 bis 16 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.

Sa 22.04.

- Öffentlicher Fahrtag in 13347 Berlin, Vereinsheim, Seestraße 83, OT Wedding, 11 bis 17 Uhr, Tel. (030) 40035618, www.modellbahnpsb24.de.

Sa 22.04. und So 23.04.

- Frühjahrsausstellung in 39387 Oschersleben, OT Klein Oschersleben, Am Bahnhof 22a, Tel. (039264) 95039, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de.

So 23.04.

- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.
- Tauschbörse in 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schloßring 48, 11 bis 15 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.
- Fahrtag bei der Parkbahn Schmiden in 70736 Fellbach-Schmiden, Tel. (0711) 6557622, www.parkbahnschmiden.de.

So 30.04.

- Tauschbörse in NL-Heerlerheide, Info per E-Mail: d.lamers@home.nl.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28.

ROCO ▶ HAFENBAHN-TRAXX, 03.10 DER DB, AMERIKANER UND FRANZOSEN IN H0



Metrans-Lok 386 020 mit Jubiläumsbeklebung „150 Jahre Hamburger Hafenbahn" in H0.



Die Metrans-Mehrsystem-Traxx weist zwei unterschiedlich gestaltete Seitenwände auf.

2016 feierte die Hamburger Hafenbahn ihren 150. Geburtstag. Passend dazu wurde von der bekannten österreichischen Designerin und Lokwerbungs-Gestalterin Gudrun Geiblinger eine Metrans-Traxx der Mehrsystem-Baureihe 386 verziert. Dabei beklebte man sowohl die Seitenwände als auch die Stirnfronten mit unterschiedlichen Hamburger Hafenmotiven. Das Roll-Out fand im Sommer 2016 statt und wurde von Roco gesponsert, weshalb die Schauspieler-Legende Hans Albers auf dem Kunstwerk einen Roco-Pulli trägt. Nun ist auch das entsprechende Modell im Maßstab 1:87 lieferbar. Die Maschine ist fein detailliert und wirklich ausgesprochen gut bedruckt.

Das Modell der DB-Neubaukessel-Schnellzuglok 03.10 kommt jetzt in einer frühen Ausführung mit auf dem Umlauf stehenden Sandbehältern und einem Tender ohne Kohlen-Abdeckung daher. Wer für seine US-Kriegslok der Baureihe S160 noch passende Anhängsel benötigt, dem dürften die USATC-Kesselwagen in olivgrüner Militärfarbgebung gefallen, so wie sie nach dem Krieg auch in Deutschland eingesetzt wurden. Sie werden als Zweierset geliefert. Ebenfalls ein Kleid in gedecktem Farbton („Beton") trägt die SNCF-Elektrolok-Baureihe BB 16000. Auch die beiden offenen Güterwagen der Reichsbahn-Gattung „Linz" laufen für die französische Staatsbahn. Dank RIV-Kennzeichnung sind sie europaweit freizügig einsetzbar.

Hafenbahn-Traxx: 73665; Preis: 244 €
Neubaukessel-03.10 der DB: 72217; Preis: 469 €
USATC-Kesselwagen: 67117; Preis: 72 €
SNCF BB 16000 in Betongrau: 73345; Preis: 254 €
Güterwagen „Linz" der SNCF: 76111; Preis: 49,90 €


Die 03.10 der DB erscheint nun mit auf dem Umlauf stehenden Sandkästen im Maßstab 1:87.


Die USATC-Kesselwagen passen nicht nur hinter die neue „Klapperschlange" in H0.


Baureihe BB 16000 der SNCF in der umstrittenen betongrauen Lackierung der Epoche IV für H0.


Ebenfalls für die französische Staatsbahn laufen die Güterwagen der Gattung „Linz" in H0.

FLEISCHMANN ▶ TRAXX 2 DER LOKOMOTION ALS SOUNDLOK FÜR N



Die Loks der „Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH" erfreuen mit ihrer auffälligen Zebra-Lackierung schon seit dem Jahr 2006 die Fans. Vor allem im Alpentransit über die Brenner- und Tauernbahn ist die Gesellschaft tätig. Mittlerweile wächst das Angebot an Zebra-Loks auch in N, die aktuellste Vertreterin ist die formneue Traxx 2 von Fleischmann. Im MEB 03/2017 testeten wir die Analogversion in DB AG-Farben. Nun sind auch die Soundversionen lieferbar. Die kleine Lok gibt die Hightech-Klänge des Vorbildes sehr authentisch und lautstark wieder. ***Bestellnummer: 738873; Preis: 244 €***

TILLIG ▶ E 44 UND GÜTERWAGEN DER DEUTSCHEN REICHSBAHN IN TT



Die Reichsbahn-E 44 in TT besitzt nun eine Next18-Digitalschnittstelle.

Lobenswert ist das Engagement von Tillig, ältere, oft noch aus BTTB-Zeiten stammende Modelle immer wieder an den Stand der aktuellen Modelltechnik anzupassen. Dies ist nun auch bei der Altbau-E-Lok der Baureihe E 44 geschehen. Das TT-Modell wartet jetzt mit einem zeitgemäßen Antrieb mit Schwungmasse auf, der für gute Fahreigenschaften sorgt. Die Spitzenbeleuchtung wurde auf LED umgestellt, zudem wurde die Dachausrüstung verfeinert, die nun exakt dem DR-Vorbild entspricht. Leider wird das Modell aber weiterhin als Halbfertig-Bausatz geliefert, so dass man vor allem im Bereich der Drehgestelle viele Teile selbst zu montieren hat. Dazu muss gesagt werden, dass die schlechte Passgenauigkeit der Zurüstteile bei der Überarbeitung des Modells außen vor gelassen wurde. Dieser Umstand trübt die Freude an der E 44 doch erheblich. Eher für Begeisterung sorgt demgegenüber der G-Wagen der Gattung Gklm, bei dem es sich um ein wirklich zeitgemäßes TT-Modell handelt.
E 44 der DR: 04421; Preis: 172,90 €
Güterwagen: 17356; Preis: 33,50 €



Gedeckter Güterwagen Gklm der DR für die Spur der Mitte.

MINITRIX ▶ LUDMILLA ALS „MY HOBBY"-SOUNDLOK FÜR N

Minitrix setzt mit seiner „My Hobby"-Serie auf den Modellbahn-Nachwuchs, ein sehr löbliches Projekt, in dessen Angebot in diesem Jahr unter anderem ein Sound-Modell des Taurus und die analoge SBB-Ae 6/6 erscheinen werden. Aus dem Neuheiten-Jahrgang 2016 stammen eine V 160 und nun die 232 der DB AG. Für deutlich unter 200 Euro wird dieses betagte Modell mit aktueller Technik im Handel zu haben sein. Dennoch ist das kein Angebot, das allein über das Taschengeld finanziert werden kann. Geboten werden 13 Soundfunktionen und sehr gute Fahreigenschaften. ***Bestellnummer: 16233; Preis: 199,99 €***



ARNOLD ▶ EURO-EXPRESS-SONDERZUG FÜR N



Einen kleinen Ausschnitt der mittlerweile über 50 Wagen umfassenden Flotte aus ehemaligen DB-Wagen der Firma Euro-Express zeigt das dreiteilige Arnold-Set aus einem Sitz-, einem Liege- und einem Partywagen (ehemals ein Rheingold-Barwagen). Die Modelle sind sehr sauber und authentisch lackiert und bedruckt. Das Zuglaufschild zeigt nur die Aufschrift „Mich kann man mieten", der Modell-Einsatz ist damit freizügig möglich. Weitere Sets sollen folgen.
Bestellnummer: HN4186; Preis: 129,90 €

LEMKE ▶ STRASSENBAHN G6 UND G8 FÜR N; ICE 4 ALS N-ROLL-MODELL IM BAHNSHOP

Die Modellbahnhersteller zeigen sich bis jetzt abwartend, was den brandneuen ICE 4 angeht. Nur Lemke hat ein Kato-Modell für N auf der Spielwarenmesse angekündigt. Für den „Bahnshop" fertigt Lemke in der Zwischenzeit gut gemachte 1:160-Rollmodelle eines Endwagens. Vom Hobbytrain-G6-Straßenbahnzug sind neue Varianten zu haben. Formneu ist die dreiteilige Variante G8, die auch als Soundmodell zu haben ist.
ICE 4: BS1559; Preis: 29,90 €; G8-Straßenbahn mit Sound: H14905S; Preis: 312,90 €; G6-Straßenbahn: H14907; Preis: 197,99 €



Lemke bietet bereits einen Vorgeschmack auf das von Kato angekündigte erste Modell eines ICE 4.



„Köpi" und „Kicker" sind zugkräftige Marken, auch für die Hobbytrain-Straßenbahnen.

ACME ▶ DR-MATERIALWAGEN FÜR H0



Als Materialwagen des Bahnhofs Erfurt ist das Modell des ehemals italienischen Spitzdachwagens von ACME beschriftet. Der Gkml war zu Betriebszeiten als sogenannter Leitungswagen in die Züge eingestellt und besitzt daher keine Bremsen. Detaillierung und Bedruckung des Hinguckers für ein Bahnhofs-Abstellgleis geben keinen Anlass zur Kritik. Das Modell kommt demnächst in den Handel. ***Bestellnummer: 40092; Preis: –***

EGGER ▶ FELDBAHN-ELEKTROLOK FÜR H0e

Das bekannte, vor gut 50 Jahren erstmals im Egger-Bahn-Katalog vorgestellte Modell der kleinen grünen Feldbahn-Elektrolok wird nun in feinster Messingguss-Bauweise wieder aufgelegt. In Verbindung mit einem modernen Antrieb dürfte so für ausreichend Zugkraft gesorgt sein. Das Modell erhält ferner einen funktionstüchtigen Stromabnehmer, der auf echten Oberleitungsbetrieb umgerüstet werden kann.
Infos unter: www.egger-bahn.ch



FREY ▶ SÄCHSISCHER ROTTENWAGEN IN IIe

Der bekannte „Eisenbahn-Fleischer" Wolfgang Frey erweitert sein Sortiment an Gartenbahn-Modellen in Spurweite IIe um ein Modell eines Rottenwagens der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Das urige Vehikel ist ein Handarbeits-Kleinstserienmodell par excellence: Vom Betätigungsrad der Bremse bis hin zu den Verriegelungen der Bordwände ist alles bis ins Detail nachgebildet worden. Auch die hellgraue Farbgebung des einst in Wilsdruff stationierten Fahrzeugs kann sich sehen lassen.

Infos unter: www.eisenbahn-fleischer.de



LENZ ▶ GÜTERWAGEN K4 DER SBB IN 0

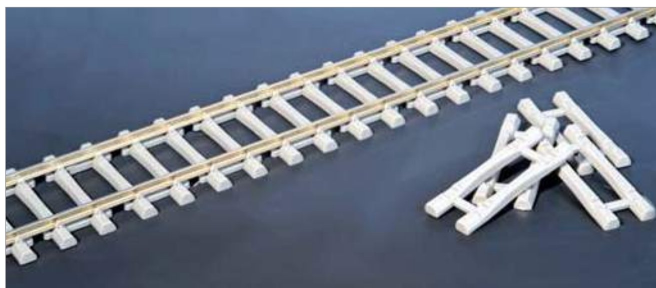
Basierend auf der DB-Güterwagenbauart Gmmhs 56 beschafften die Schweizerischen Bundesbahnen eine eigene Variante dieses Standard-Waggons: den K4. Dieser unterscheidet sich unter anderem durch seine blecherne Schiebetür und Wände mit Bretterverschalung von den DB-Pendants und damit auch von den bereits bekannten Lenz-Modellen dieses Wagentyps für die Spur 0. Der K4 trägt bereits eine EDV-Nummer und gehört damit in die frühe Epoche IV.

Bestellnummer: 42246-01; Preis: 139 €



WEINERT ▶ DB-BETONSCHWELLEN FÜR H0

Nun werden die vielen H0-Modellbahner, die bereits auf das Weinert-Gleissystem schwören, mit einer wichtigen Ergänzung des Angebots beglückt: Neben den klassischen Holzschwellen-Gleisrosten ist nun auch das Betonschwellengleis B58 mit Schienenbefestigungen der Oberbauform K lieferbar. Dieses wurde bei der Deutschen Bundesbahn einst in großem Stil verbaut.
Flexgleis: 74003; Preis: 8,10€, Verbindungsschwellen: 74021; Preis: 5,80€



LEMATEC ▶ SBB-Ce 6/8 III IN KLEINSERIE



Für Krokodil-Liebhaber mit gehobenen Ansprüchen bietet Lematec Messing-Handarbeitsmodelle der SBB-Ce 6/8 III, die aus über 1175 Teilen zusammengesetzt sind. Zwölf Varianten des Modells in Grün und Braun wurden in jeweils 10, 15 oder 20 Exemplaren aufgelegt. Die Modelle bieten allerfeinste Details und Digitaltechnik. ***Bestellnummer: H0 202; Preis: 1700€***

WIKING ▶ MB W213, TRIUMPH TR4 UND VOLVO-RADLADER FÜR H0



E-Klasse oder Triumph? Beide Autos sind toll.

H0-Manager können nun auf die aktuelle E-Klasse von Mercedes im edlen Citrinbraun-Metallic als passendes Vehikel zurückgreifen. Sportliche H0-Fahrer werden den britischen Rechtslenker-Roadster Triumph TR4 bevorzugen. Wer schwere Brocken aus dem Weg räumen möchte, ist mit dem Modell des großen Volvo-Radladers L 350F gut bedient.
E-Klasse W213: 022703; Preis: 16,99€, Triumph TR4: 081505; Preis: 12,49€, Volvo-Radlader: 065202; Preis: 29,99€

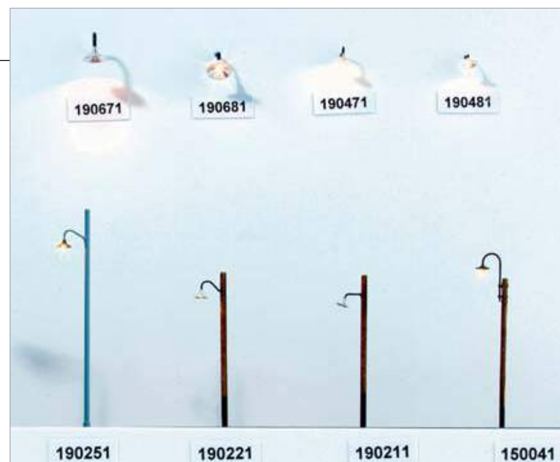


Mächtige Maschine: der L 350F.

BELI-BECO ▶ HOLZMAST- UND WANDLAMPEN IN H0/N



Unter Angabe der Artikelnummer können die neuen Modell-Leuchten von Beli-Beco für H0 (links) und N (rechts) im Fachhandel bestellt werden. Die beiden ersten Wandlaternen im Bild rechts sind auch für den Maßstab 1:45 geeignet.



Der fränkische Traditions-Modell-Leuchtenhersteller Beli-Beco bietet eine neue Serie mit absolut maßstäblichen Laternen für die Baugrößen H0 und N an. Die in Handarbeit gefertigten, unglaublich filigranen Holzmastleuchten und Wandlaternen geben dank einer winzigen SMD-LED ein sehr schönes, warmweißes Licht ab. Sie werden komplett anschlussfertig mit Vorwiderstand und Schutzdiode geliefert, so dass der direkte Anschluss an die Modellbahn-Stromversorgung problemlos möglich ist. Die Produkte von Beli-Beco sind nur im ausgewählten Fachhandel erhältlich.
Infos unter: www.beli-beco.de

Im Erzgebirge befindet sich die größte Spur-1-Schauanlage Europas. Beeindruckend ist die authentische Darstellung der Region um Annaberg-Buchholz um das Jahr 1980. Ein tolles Ziel, nicht nur bei schlechtem Wetter.



Eine Halle voller Erzgebirge

Die Spur 1, also der Maßstab 1:32, wird auch als „Königsspur" bezeichnet. Für eine richtige Landschaftsanlage in Spur 1 benötigt man allerdings auch ein großes Schloss oder, wie hier im Erzgebirge, eine geräumige Fabrikhalle. Dort ist auf 770 Quadratmetern der Landkreis Annaberg im Zustand um 1980 dargestellt. Die Landschaft wird von der Einzigartigkeit des oberen Erzgebirges geprägt. Die Berge Pöhlberg, Bärenstein und Fichtelberg geben der Modellbahn ebenso wie die Flusstäler von Sehma, Zschopau, Schwarzwasser und Preßnitz ihr charakteristisches Aussehen. Auf einer Gleislänge von rund 660 Metern können dank der Computersteuerung 30 Züge verkehren. Aufgrund einer Tag-Nacht-Steuerung kommen auch die Lichteffekte sehr gut zur Geltung. Das Besondere an der Anlage ist, dass es für die Gebäude und Gleisanlagen konkrete Vorbilder gibt, die sich in der unmittelbaren Umgebung befinden. Die Modell-Schmalspurbahn basiert auf Motiven der nahen Preßnitztalbahn, die ebenfalls einen Besuch wert ist. Sie verkehrt allerdings nur am Wochenende von Anfang Mai bis Ende Oktober. Infos dazu gibt es telefonisch unter (03734) 3808037 und im Internet: www.pressnitztalbahn.de. Im Modellbahnland Erzgebirge kann man einen ganzen Tag verbringen. Besucher werden im „Gutgusch'l in Eisenbahnromantik" mit einer Vielzahl von Gebäck- und Kaffeespezialitäten, leckeren Eisbechern und herzhaften Snacks versorgt. Auch ohne Aufenthalt im gastronomischen Bereich sollte man aber mindestens 90 Minuten für den Besuch der Modellbahn einplanen. □ *kf*

Besucherinformationen

Das „Modellbahnland Erzgebirge" befindet sich in einer Industriehalle am Rand des Ortes Schönfeld, der heute zur Gemeinde Thermalbad Wiesenbad gehört. Über die B 95 ist die Anreise mit dem Pkw sehr einfach. Aber auch mit der Bahn kommt man über einen gut ausgeschilderten und vier Kilometer langen Fußweg vom Haltepunkt Wiesa (Strecke Chemnitz – Cranzahl) zum Ziel. Schneller geht es mit dem Bus der Linie 210 ab Chemnitz oder Annaberg-Buchholz bis zur Haltestelle Schönfeld, Weißes Roß. Der Eintritt beträgt 9,50 Euro, Kinder/Jugendliche (6 bis 16 Jahre) bezahlen fünf Euro. Für 23 Euro gibt es eine Familienkarte. Infos: Tel. (03733) 596357, www.modellbahnland-erzgebirge.de.



FOTO: NIKLAS BEHRLA

Auch der Besuch der nahe gelegenen Museumsbahn im Preßnitztal lohnt sich.



Neben den normalspurigen Bahnanlagen sind auch Motive der Preßnitztalbahn zu sehen.



FOTOS: FLEISCHER

Die Fahrzeuge sind größtenteils Eigenbauten nach konkreten Vorbildern.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 32 JAHREN: S-Bahn in Rostock


FOTO: LOTHAR SCHULZ/ARCIV MEB

☐ Die wichtigste Hafenstadt der DRR war mehrfach Thema im MODELLEISENBAHNER. Neben Berichten beispielsweise zur Hafenbahn oder zum 125. Jubiläum der dortigen Eisenbahn war auch die Rostocker S-Bahn Thema. Im me 5/85 wurde deren 15-jähriges Bestehen auf vier Seiten gewürdigt. Bis zu 50 000 Reisende täglich nutzten im Jahr 1984 die, aus DBv-Doppelstockgarnituren bestehenden Züge. Im Jahr 1982 wurde eine neue Farbgebung in Meerblau/Birkengrau eingeführt. Das Bild zeigt einen mindestens achtteiligen S-Bahn-Zug noch mit Diesellok der Baureihe 118 vor dem Panorama des neuen Wohngebietes Lütten Klein. Am 14. Dezember 1985 wurde der elektrische Betrieb auf den Strecken Rostock Hbf – Warnemünde und – Rostock-Seehafen mit Loks der Baureihe 243 eröffnet.

ÜBERRASCHUNG ZUM 60. GEBURTSTAG

Eine Feldbahn auf Reisen

☐ Ines-Ellen Griebel sandte uns Bilder eines rustikalen Reisekoffers zu, der es in sich hat: Eine H0e-Feldbahn mit Loren zum Holztransport schlängelt sich durch eine vielfältige Landschaft: Neben dem Lokschuppen und der Bekohlungsanlage mit echter Steinkohle liegt ein Bergbaustollen. Viele Details wie der Hasen- und der Hühnerstall oder ein stilles Örtchen sind handgefertigt. Um den Teich herum wimmelt es von Fröschen, Schmetterlingen, Vögeln oder Eichhörnchen. Erbaut wurde das nur 40 x 70 Zentimeter große Paradies von Reinhard Hofmann und Christian Klötzer.


FOTO: REINHARD HOFFMANN

Mit sehr viel Liebe zum Detail wurde die Landschaft gestaltet: Die Roco-Dampflok findet ein kleines Bw vor, am Teich und in den Bäumen haust allerlei Getier im Maßstab 1:87.

MODELLBAU WELS

Modellbahn-Highlight in Österreich

☐ In den fünf Jahren ihres Bestehens hat sich die Messe im oberösterreichischen Wels, 90 Kilometer von Passau entfernt, zu einer der führenden Veranstaltungen im Nachbarland entwickelt. Der Modelleisenbahnbereich wurde im letzten Jahr verdreifacht und diese positive Entwicklung setzt sich auch in diesem Jahr fort. Interessante Anlagen wie die der Familie Jeuter in Z und H0m und der Modellbahnfreunde Leutkirch oder eine US-Anlage mit Motiven aus York und Minneapolis von Denis Arrufat und Frank Mäule lohnen einen Besuch ebenso wie das Angebot vieler kleiner Hersteller. Für den Modellbahn-Nachwuchs bieten sich der Workshop „Bahnsteig 4" und das „Werde Lokführer"-Angebot von Christian Maier und seinem Team an.



Modelleisenbahner

modellbau WELS

Messe Wels

21.-23. April 17

GUTSCHEIN

Gültig für 1 Person. Einzulösen an den Tageskassen. Barablöse nicht möglich.

Ermäßigter Messeeintritt um € 7,00 statt € 11,00


FOTO: MESSE WELS

Immer wieder sehenswert ist die „Trümmerbahn Berlin" im H0-Maßstab von Dieter Frisch, die auch in Wels zu Gast sein wird.

DORTMUND

Intermodellbau

☐ Für jeden, der einfach nicht genug von der Modellbahn und dem Modellbau allgemein bekommen kann, ist der jährliche Besuch der Intermodellbau in den Dortmunder Westfalenhallen zweifellos ein Muss. Ein größeres Angebot ist auf einer Messe deutschlandweit nicht zu finden. Der Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) hat zum 23. Mal die ideelle Trägerschaft im Eisenbahnbereich übernommen. Neben dem großen MOBA-Stand erwarten den Besucher mehr als 34 sehenswerte Modellbahnanlagen in allen gängigen Spurweiten von Z bis 1. 13 Anlagen kommen aus den Ländern Österreich, Schweiz, Frankreich und den Niederlanden. 16 Anlagen feiern in Dortmund ihre Deutschlandpremiere, ein Zeichen für das hohe Engagement des MOBA. Erstmals wird die Sonderschau „Thüringen" präsentiert: Drei Vereine und zwei Einzelpersonen präsentieren in Dortmund entsprechende Anlagen, mit dabei sind der Rudolstädter Modellbahnclub mit der verschneiten Oberweißbacher Bergbahn, der OMC Gera mit der H0-Anlage „Lauscha" sowie der MEC Weida mit den Bahnhöfen Münchenbernsdorf und Lederhose. Das MEB-Lesern bereits bekannte Motto „Bockerl fahr zua!" wird auf der schönen Holledau-Modulanlage mit Motiven aus der Heimat des Hopfens auch in Dortmund gelten. Eine weitere H0-Modulanlage zeigt Motive der Hönnetalbahn zwischen Fröndenberg und Neuenrade. Gleich vier Spur-1-Teams aus Heilbronn, dem Westerwald, Ruhr-Lippe und Köln präsentieren ihre umfangreiche gemeinsame Modulanlage erstmalig auf einer großen deutschen Ausstellung. Die Anlage „S&G Mining und Navigation Company" von Leo Bettonviel und Walter Huijboom entführt an die Westküste Kanadas. Auf einer Insel vor Vancouver werden Holz, Eisen und Kupfer befördert. Die VG Bahn ist mit großem Stand vertreten.



Der MEC-Bregenz hat seine sehenswerte Anlage der Arlberg-Westrampe um einige neue Motive erweitert.



Bewegung auf dem Wasser, der Straße und der Schiene bietet die neue Hafen-Anlage des Vereins Deltaspoor.



FOTOS (3): MOBA

MIBA-Redakteur Dr. Franz Rittig zeigt seine zweigeteilte „Franzburger Heidebahn" mit Motiven aus Mecklenburg.

MESSE-KALENDER

5. - 9. APRIL 2017:	21. - 23. APRIL 2017:
Intermodellbau Westfalenhallen Dortmund	Modellbau Wels Messe Wels (A)

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Siegfried Bergelt, Jörg Chocholaty, Rainer Heinrich, Stephan Karkowski, Karl-Heinz Metzner, Rainer Schnell, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: BART VAN GRUNEWOLD

DIE PRESSNITZTALBAHN – PHÖNIX AUS DEM ERZGEBIRGE

Vor 125 Jahren begann der Schmalspurbetrieb zwischen Wolkenstein und Jöhstadt. Dass dort abschnittsweise noch immer Dampfzüge verkehren, grenzt an ein Wunder.

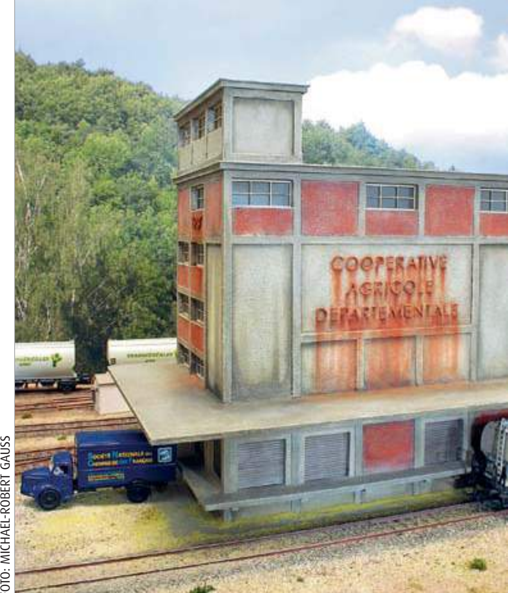


FOTO: MICHAEL-ROBERT GAUSS

LANDHANDEL

Michael-Robert Gauß widmete sich einem eindrucksvollen H0-Bausatz des französischen Herstellers Minifer.

Das Mai-Heft erscheint am **12. April** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: MATHIAS TEUFERT

MEIN KLEIN-BW

Kein Platz ist keine Ausrede. Modellbahn-Träume lassen sich auch auf kleiner Fläche realisieren.

AUSSERDEM

Die letzten Meter

Mit der Traxx 3 mit Last-Mile-Ausrüstung setzte Bombardier einen Trend – Dual-Mode heißt das neue Stichwort.

100 Jahre G 12

1917 rollten die ersten Exemplare der preußischen 1´E-Güterzugloks auf die Schienen. Wir blicken zurück.

Fels-Metamorphosen

Die Neugestaltung eines Felsmassivs zwingt zu bisher nicht erprobten Arbeitsweisen bei der Gestaltung.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

TRIEBWAGEN IM SÜDEN

Der zweite Teil des Beitrages zu den Triebwagen-Raritäten führt in den südlichen Teil Deutschlands.



FOTO: BAUER-PORTNER

BIMMELBAHN VOM FEINSTEN

Für die Vereinigung „De Bimmelbahner“ steht der Spaß im Vordergrund. Ihre Pressnitztalbahn in 1:87 ist sehenswert.



WIR ERLAUBEN UNS ANZUBIETEN: EXKLUSIVE FERTIGMODELLE VON WEINERT



Abb. zeigt DRG-Variante

MWU DAMPFLOK DRG ODER DB

als Weinert-Fertigmodell

analog: **1299,00 €**

DC-Digital: **1349,00 €**

Mindestradius: 450 mm
Das Fertigmodell wird mit Kupplungshaken ausgeliefert. Falls Sie vorn und oder hinten eine KK-Kulisse möchten, geben Sie das bitte bei Ihrer Bestellung mit an. Diesen Sonderwunsch können wir ohne Aufpreis realisieren.

408791
DRG, Ep.II,
NEM-Radsätzen

408792
DRG, Ep.II,
RP25-Radsätze

408789
DB, Ep.III,
NEM-Radsätze

408790
DB, Ep.III,
RP25-Radsätze

408791-D
DRG, Ep.II,
NEM-Radsätze,
DC-Digital

408792-D
DRG, Ep.II,
RP25-Radsätze,
DC-Digital

408789-D
DB, Ep.III,
NEM-Radsätze,
DC-Digital

408790-D
DB, Ep.III,
RP25-Radsätz,
DC-Digital

Vorbild: Speziell für den Verschiebedienst im Hamburger Hafen auf Gleisen mit engen Bögen wurden 1927 die Lokomotiven der BR 87 mit Luttermöller-Antrieb entwickelt. Um Krümmungsradien bis herab zu 100 m durchfahren zu können, waren nur die inneren drei Radsätze mit Stangen gekuppelt, die um 45 mm seitenverschiebliche Endachsen wurden über Zahnräder angetrieben.

1928/29 wurden insgesamt 16 Lokomotiven gebaut und in Hamburg-Wilhelmsburg beheimatet. Der Kessel der BR 87 entsprach bis auf die Rauchkammertür (ohne Vorwärmer) dem der BR 86, ein großer Teil der Baugruppen stimmte mit den Baureihen 80 und 81 überein. Infolge mangelnder Wartung und Schäden an den Zahnradgetrieben verkehrten die Lokomotiven nach dem zweiten Weltkrieg z.T. nur mit drei oder vier angetriebenen Achsen.

Anfang der fünfziger Jahre wurden die Loks aus ihrem angestammten Einsatzgebiet von den DB-Neubauloks der BR 82 verdrängt.

Es wird nur die vorbestellte Menge produziert! Auslieferung Anfang 2018

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!